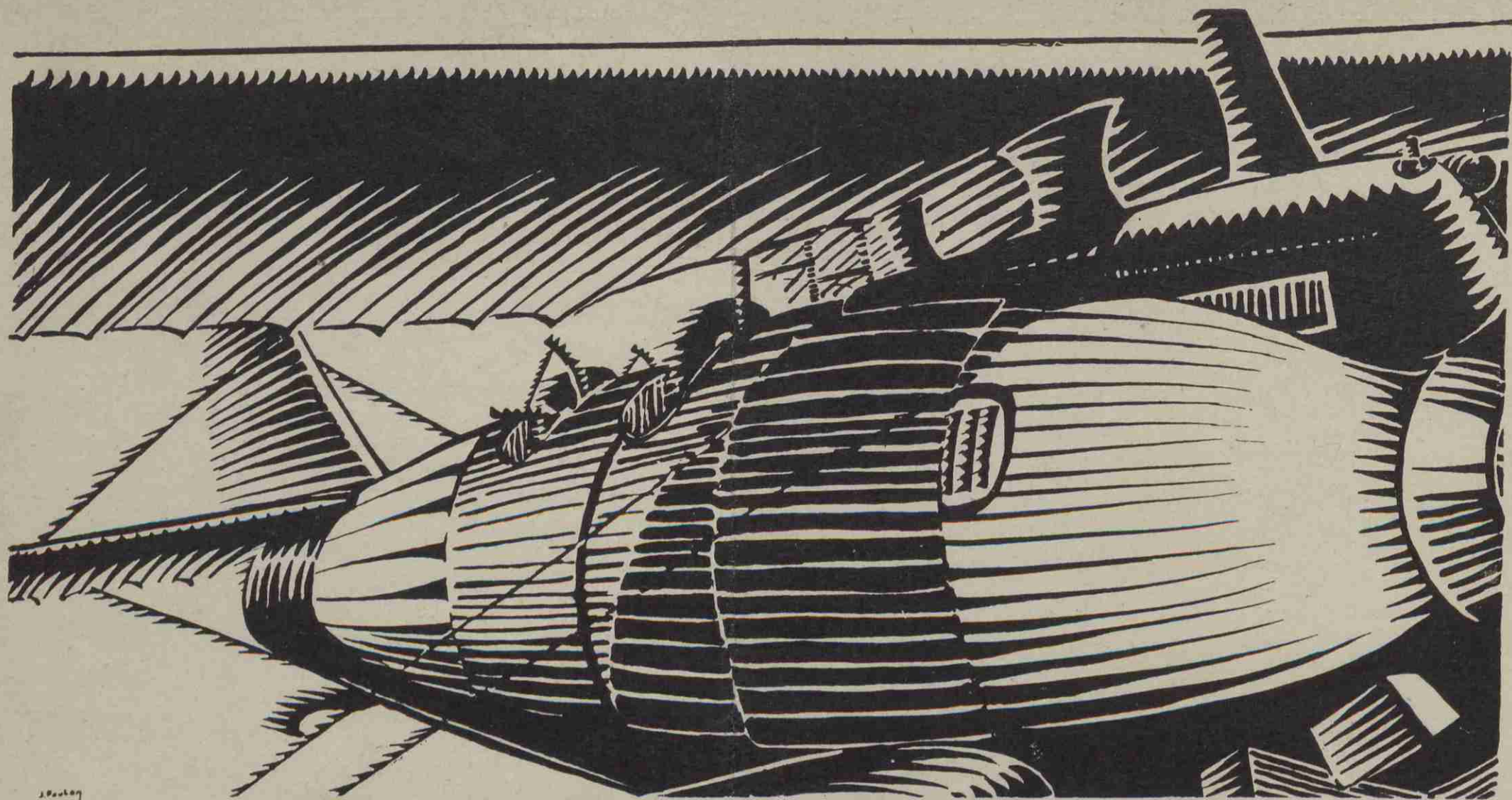


ALAS

REVISTA QUINCENAL DE AERONÁUTICA



RENAULT

25.000 motores de Aviación

7.000.000 de caballos-vapor

Veintidós años de experiencia

Algunos éxitos de los últimos años:

Concurso Internacional de Gran Resistencia 1925 (Primer Premio)

Liberty - Race 1925 „Records“ de distancia 1925 y 1926 Copa Bréguet 1927

Paris - Madagascar 1927 Copa Michelin 1927-1928

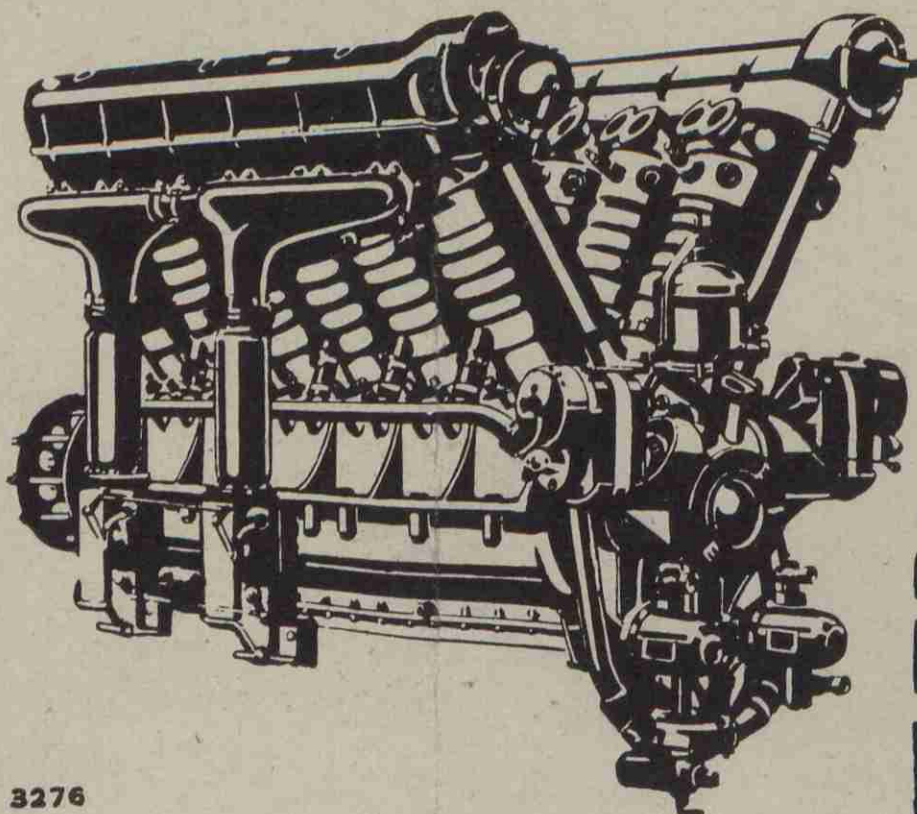
Toulouse - San Luis del Senegal, sin escala, 1927

Línea Aérea Londres - Paris - Marsella (Compañía Air - Union)

Línea Postal Francia - América del Sur (13.000 kilómetros)

explotada con 150 motores de 450 caballos-vapor

Military de los Aviones de Informaciones 1928



Fábricas Renault

Billancourt (Seine)



ALAS

REVISTA QUINCENAL

DE AERONÁUTICA

Año VIII

No. 167

Madrid, 1 de julio de 1929

Redacción y Administración:
CALLE RECOLETOS, 2 DUP. TELÉF. 56213. MADRID

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

ESPAÑA: Año. 20 Pesetas

EXTRANJERO: Año. . . . 25 „

Número suelto: UNA PESETA

Director: ANTONIO DE LEZAMA

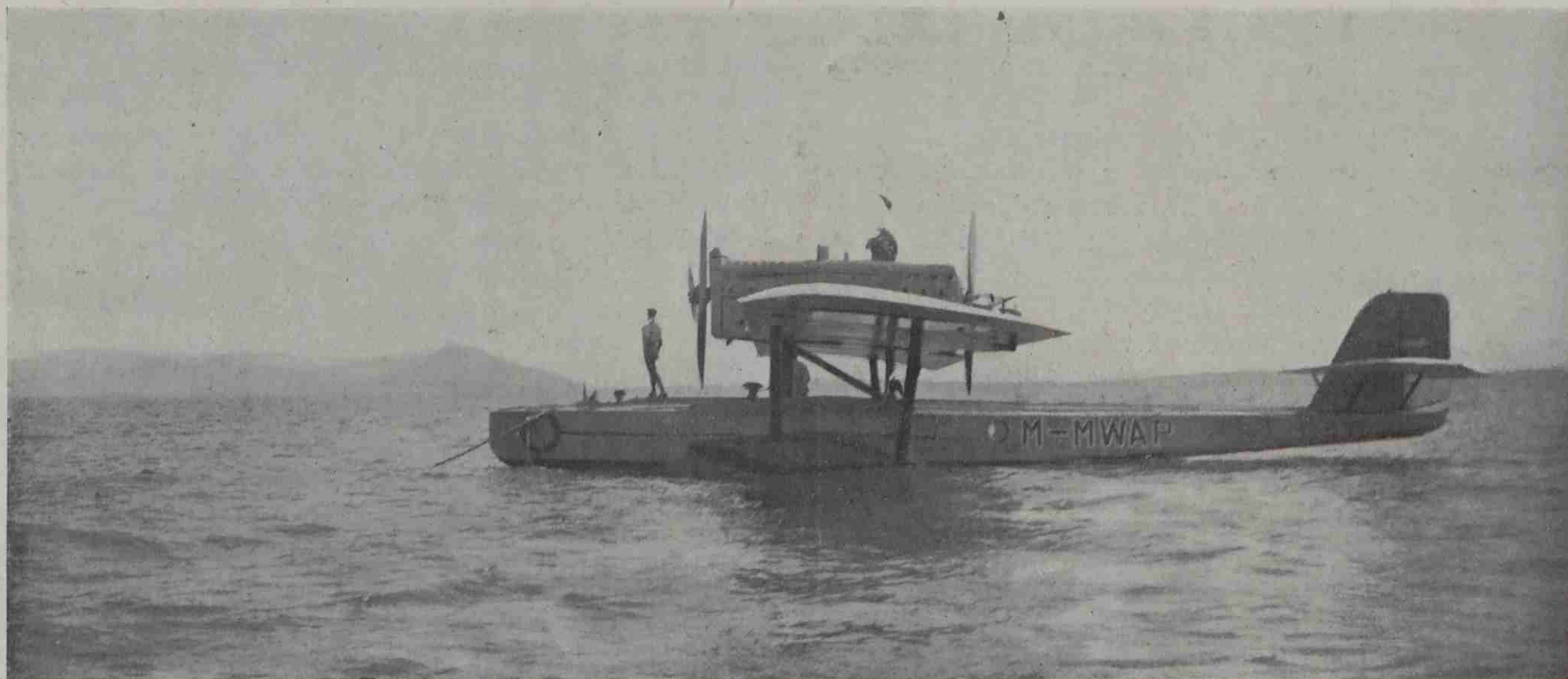
Las alas rotas

Al entrar en máquina este número, aun vivimos la zozobra de si la catástrofe del "Dornier 16", que tripulaban hombres de los prestigios y raciales virtudes de Franco, Ruiz de Alda, Gallarza y Madariaga, al caer, rotas sus alas, se hundió en los mares con esos gloriosos y bravos compatriotas.

No queremos incurrir en femeniles y medrosos pensamientos, porque bien se nos alcanza que la Ciencia, la Patria,

los ideales necesitan mártires; pero, serena y fríamente nos preguntamos si no es hora ya de evitar estériles sacrificios.

Nadie puede negar que Francia, cuna de la Aviación, es el pueblo más pródigo de su sangre y de su oro, y, sin embargo, en un momento de calma, dejando a un lado santas vanidades y apasionadas emulaciones, ha suprimido los vuelos transatlánticos, que ya nada prueban ni a nada conducen.



El "Dornier 16" en Los Alcázares



La despedida de los aviadores Franco, Ruíz de Alda, Gallarza y del mecánico Madariaga, antes de emprender el viaje

(Fots. Vidal)

No es la "recordmanía" ni el campeonismo lo que se debe ahora estimular, sino la Ciencia y la industria.

Las posibilidades y la eficacia de los actuales aparatos y motores, la acertada elección de rutas, el heroísmo y habilidad de los hombres están probados hartamente.

Insistir en esas terribles aventuras, en esos saltos en las tinieblas, es tarea baldía y una grave responsabilidad para todos. Ahora son los inventores y los constructores quienes tienen la palabra, y cuando nuevas células y nuevos motores y nuevos métodos aparezcan, entonces será ocasión de que

los caballeros del aire conviertan en realidades los sueños y los cálculos de los sabios, contrasten la bondad de los mecanismos originales y hagan progresar la navegación aérea, aun a costa de sus vidas generosamente ofrendadas a la civilización y a la Humanidad.

El Mundo necesita muchos hombres como esos héroes, cuyo fin lloramos, y como esos hermanos cuya suerte nos tienen angustiados y con el corazón oprimido.

¡Honor y gloria a los que caen, pero evitemos, con prudente conducta, que las víctimas sigan!

La Aviación mercante yugoeslava

(DE NUESTRO CORRESPONSAL PARTICULAR EN ZAGREB)

Actualmente, la Aviación civil en Yugoslavia está representada por dos Compañías, de las cuales una es indígena, mientras que la otra es internacional.

La primera, la Sociedad de Comunicaciones Aéreas, asegura en los presentes momentos, en virtud de un contrato firmado con el Estado el 25 de enero de 1927, por una duración de diez años, los servicios de la línea Belgrado-Zagreb (359 kilómetros). El mencionado contrato obliga a la Sociedad a un mínimo de 400 trayectos por año en cada una de las dos direcciones. La Sociedad goza de una subvención del Estado de 25 dinars por kilómetro efectivamente sobrevolado, así como del derecho de utilización temporal de los aeródromos del Estado, de Belgrado y de Zagreb, y de sus instalaciones secundarias.

En el curso del año 1928 esta Sociedad ha trabajado con cuatro aviones, y durante los servicios del 15 de febrero al 6 de octubre de 1928 ha efectuado realmente los 400 trayectos en las dos direcciones, a lo que ella se había comprometido por el contrato.

La regularidad de las comunicaciones, expresada en porcentaje, ha sido de 99,50 por 100 en 1928, es decir, muy próxima a la perfección.

Para la temporada de 1929, la Sociedad ha aumentado sus efectivos con la compra de dos nuevos aviones; al mismo tiempo, prepara activamente la inauguración de dos nuevas líneas, la de Belgrado-Nis-Scoplje (358 kilómetros) y la prolongación de los servicios Belgrado-Zagreb por los servicios Zagreb-Maribor-Viena; estos últimos en colaboración con Compañías extranjeras.

El Estado yugoeslavo, en los límites de sus posibilidades financieras, hace todo lo que puede en el terreno de la Aviación civil, cuyo desenvolvimiento apoya con subvenciones.

Desde el punto de vista de la legislación, el régimen de la Aviación civil en Yugoslavia está regulado por la ley de 22 de febrero de 1928. Esta ley somete la Aviación civil temporalmente a la competencia del Ministerio de la Guerra y de Marina, en calidad de vigilante, esperando la organización de una oficina encargada de la Aviación civil en el Ministerio de Comunicaciones que la citada ley encargaría de la competencia definitiva de esta rama de comunicaciones. Sin embargo, por la ley sobre la Dirección Suprema del Estado del 31 de marzo de 1929, la competencia de autoridad de vigilancia para la Aviación civil está reservada definitivamente al Ministerio de la Guerra y de la Marina.

Una reunión importante de la Comisión Internacional de Navegación Aérea

La Comisión Internacional de Navegación Aérea acaba de celebrar, en París, una sesión de particularísimo interés.

Por vez primera desde que se puso en vigor el Convenio, todos los Estados del Mundo que aún no se habían adherido al Convenio han sido invitados a reunirse con los Estados contratantes en Conferencia universal para examinar las modificaciones que deben llevarse al texto del Convenio, a fin de hacerlo aceptable para todos los Estados.

Veintiséis Estados contratantes y diecisiete no contratantes en total: cuarenta y tres Estados estaban representados.

La Conferencia fué abierta por M. Laurent Eynac, ministro del Aire, y celebrada en el Ministerio de Asuntos Extranjeros del 10 al 15 de junio.

M. Pierre Etienne Flandin, primer delegado de Francia, fué elegido presidente de la Conferencia. Mr. W. Mac Cracken, subsecretario de Estado y de Comercio, representaba a los Estados Unidos; el Dr. Wegerdt, a Alemania; el Sr. Souza Dantas, al Brasil; el mariscal Brancker, a la Gran Bretaña; el Sr. Alvarez, a Chile; el general Soriano, a España; el almirante Botassis, a Grecia; el general Piccio y el Sr. Giannini, a Italia; el Sr. Kawai, al Japón; el Sr. Czapski, a Polonia; M. Isler, a Suiza; el señor Ronbik, a Checoslovaquia, etc., etc.

La Conferencia procedió al examen detallado del Convenio de 1919 y de las observaciones alemanas formuladas a este propósito.

Después de seis días de discusiones de un carácter a la vez político, jurídico y técnico, la Conferencia adoptó, por unanimidad, resoluciones finales conteniendo sugerencias del más grande interés referentes a las enmiendas a introducir en el texto de la reglamentación aérea internacional actualmente en vigor.

La Conferencia ha recomendado muy particularmente precisar en el Convenio las disposiciones relativas a las zonas cuyo sobrevuelo puede ser prohibido de una manera temporal o permanente a las aeronaves extranjeras.

Cada Estado tendrá derecho a concertar, con los Estados no firmantes del Convenio, acuerdos particulares, a condición de que éstos no lesionen los intereses de las partes contratantes y que no estén en contradicción con los principios generales del Convenio.

La matrícula de las aeronaves podrá ser hecha conforme a las leyes nacionales.

Las aeronaves susceptibles de ser dirigidas sin piloto no podrán, sin autorización especial, sobrevolar sin piloto, el territorio de otro Estado.

El establecimiento de vías internacionales de navegación aérea, así como la creación y explotación de líneas internacionales re-

gulares de navegación aérea estarán subordinadas a la autorización previa de los Estados sobrevolados.

Además, la igualdad absoluta de todos los Estados en el seno de la Comisión Internacional de Navegación Aérea estará asegurada; cada Estado contratante no podrá tener más de dos representantes y no dispondrá más que de una sola voz.

El Convenio quedará abierto, sin condición, a la adhesión de todos los Estados.

La discusión del empleo de lenguas para los textos oficiales y las publicaciones de la Comisión suscitó el debate más difícil de la sesión. Se admitió que, en caso de divergencias entre los textos francés, inglés e italiano, del Convenio, el texto francés haría fe.

Algunos Estados hubieran querido que el texto francés fuese adoptado como lengua única, o que todas las lenguas propuestas por los Estados contratantes fuesen empleadas sobre un pie de igualdad completa; no habiendo sido posible un acuerdo inmediato en este punto, tal cuestión será objeto de ulteriores negociaciones.

Por último, la Comisión Internacional de Navegación Aérea establecerá con la Unión Pan Americana relaciones comparables a las que ya ha establecido con la Sociedad de Naciones, y emprenderá próximamente el estudio de la revisión del Anejo al Convenio relativo a las formalidades aduaneras.

Todas estas decisiones han sido tomadas en la Conferencia por unanimidad, y no es dudoso que los resultados adquiridos en el curso de esa semana sean de la más alta importancia para el desenvolvimiento de la navegación aérea.

Inmediatamente después de la clausura de la Conferencia, la Comisión Internacional de Navegación Aérea se reunió para acordar las conclusiones. Todas sus proposiciones fueron recogidas por la Comisión, que adoptó, por unanimidad, un protocolo, llevando al Convenio las enmiendas juzgadas deseables.

Este protocolo fué en seguida firmado en nombre de Bélgica, de la Gran Bretaña, del Canadá, de Australia, de la Nueva Zelanda, del Estado libre de Irlanda, de la India, de Dinamarca, de Francia, de Grecia, de Italia, de Portugal y del Territorio del Sarre.

Entrará en vigor en cuanto haya sido ratificado por todos los Estados contratantes, y las modificaciones que lleve al Convenio tendrán como efecto hacer entrar en el Convenio de 1919 a la mayor parte de los Estados que se interesan prácticamente por la Aeronáutica.

Esta extensión del Convenio permitirá la unificación del derecho público aéreo, condición indispensable del desenvolvimiento normal del tráfico aéreo.

L'AERONAUTIQUE

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

LOS MÁS IMPORTANTES ESTUDIOS TÉCNICOS :- DOCUMENTACIÓN INÉDITA SOBRE TODOS LOS APARATOS NUEVOS

GAUTHIER, VILLARS ET Cie. EDITORES

55, Quai des Grands Augustins. - PARÍS

Año XI

SUSCRIPCIÓN: ESPAÑA, UN AÑO. 160 FRANCOS

Los enlaces transatlánticos y coloniales con hidroavión

Hemos expresado nuestro asombro en un artículo anterior por el abandono que parece sufrir el hidroavión. Hemos dicho—y es una noción elemental—que la superficie de los océanos es considerablemente superior a la de las tierras emergidas, y nos hemos permitido algunas consideraciones sobre la historia de la penetración de los europeos en los territorios exóticos, penetración que se ha efectuado siempre por las vías marítimas y fluviales. Hemos mostrado así cuán anormal nos parecía, desde el primer momento, esa desestima de la utilidad del hidroavión en el enlace, por una parte, de los continentes, y por otra, de los diferentes centros de una misma comarca.

A pesar de la importancia cierta de estos argumentos, son demasiado simplistas para bastar a probar la necesidad del empleo del hidroavión en las comunicaciones entre la Metrópoli y sus colonias. Se podría, en efecto, oponerles argumentos técnicos y el punto de vista técnico, en la ocurrencia, es capital. Es el examen de estas cuestiones de infraestructura, a la discusión de estas objeciones, a lo que quisiéramos consagrarnos hoy.

Esto nos conduce a la comparación técnica de los aparatos aeroterrestres con los aparatos aeromarítimos. Este paralelo nos conducirá a la conclusión, sobre todo si consideramos la fórmula hacia la cual tiende la construcción de los mecanismos aeroacuáticos, que el hidroavión, hasta el presente, injustamente sacrificado, está en vías de ser el único medio de transporte rápido capaz de asegurar en las mejores condiciones de economía y de seguridad los grandes enlaces intercontinentales.

* * *

El avión es el primogénito de los más pesados que el aire. Los perfeccionamientos de que se ha beneficiado han sido tan rápidos que se ha comprendido muy pronto que sería llevado a sobrevolar los mares. Al mismo tiempo, se ha dado cuenta de la poca seguridad que ofrecía en semejante circunstancia. Si, por malaventura, el menor incidente le obligase entonces a detenerse, en la imposibilidad de encontrar un suelo firme para posarse, perecería al punto. Entonces fué cuando se soñó en un aparato acuático, susceptible de flotar, y cuando se emprendió la construcción del hidroavión. Este, beneficiándose con la experiencia adquirida y los progresos más recientes de la ciencia aeronáutica, hubo pronto de convertirse en un mecanismo tan perfeccionado como el avión, su hermano mayor.

Desde entonces, contrariamente a lo que pudiera preverse, aunque estas dos clases de aparatos respondiesen a necesidades muy diferentes, se estableció entre ellas una especie de rivalidad.

¿Avión o hidroavión? Tal es el problema bastante artificial que acabó por plantearse.

Se estaba tan habituado al avión, se había hecho una cosa tan familiar, que se consideró al recién llegado como a un intruso. Y no citamos más que de memoria, los intereses que se creyó amenazados.

El problema subsiste siempre: cada vez que una posibilidad nueva aparece en favor del hidroavión se le opone el avión.

Es sabido cuánto se agitó esta cuestión en el momento de las travesías del Océano Atlántico.

No obstante, el hidroavión satisface necesidades demasiado imperiosas, de seguridad especialmente, para que se le pueda mantener largo tiempo aun en mediocre consideración.

* * *

Se ha dicho que el avión era mucho más rápido que el hidroavión, y que su infraestructura más ligera le permitía llevar una carga útil más grande. Se ha pensado evitar el riesgo de una *panne* de motor sobre las aguas. Dotando a los aviones transmarítimos de un número de motores suficientes para que en caso de faltar uno o varios de ellos el aparato pueda continuar su ruta en condiciones normales de vuelo.

Se advierte en seguida la insuficiencia de semejante solución. Aparte, en efecto, de las *pannes* motrices, existen otras averías que pueden obligar al aeroplano a posarse, y en el mar es imposible para el avión.

Además, para evitar los largos vuelos sin escala, evidentemente más peligrosos, se ha pensado en asegurar en curso de ruta el abastecimiento de los aparatos. Se ha llegado hasta preconizar la instalación de islas flotantes en pleno Océano. Aun sin considerar los gastos formidables que exigiría la ejecución de un proyecto parecido, se pregunta si se ha considerado todas las dificultades técnicas de una realización semejante; habría que construir en pleno mar verdaderos aeropuertos ¿Y qué beneficios, por magníficos que fuesen, bastarían a amortizar estas formidables instalaciones y a remunerar el capital por ellas donado? Esto es verdaderamente una pura utopía, que de añadirse adolece del gran error de no suponer progreso alguno nuevo en los aviones, mientras que cada día nos ofrece prendas inesperadas de su perfeccionamiento.

Ultimamente, grandes progresos han enriquecido los métodos de abastecimiento, en vuelo, en puntos señalados de antemano. Y así han podido algunos aviones permanecer en el aire más de una semana. Es necesario, lo que ocurre raramente en pleno Océano, que el estado de la atmósfera permita comprender, sin peligro, estas maniobras. Por otra parte, el abastecimiento en vuelo necesita una organización bastante costosa para una empresa comercial: aviones y personal especiales para asegurar el abastecimiento, sin contar las instalaciones en tierra. Y aquí, para la travesía de un mar, volvemos a la idea de las islas flotantes, de la que hemos consignado toda la fantasía.

Y después, todas estas combinaciones no suprimen el riesgo para un avión de ser obligado a aterrizar, y en la más corta de las travesías marítimas este accidente es seguramente fatal.

* * *

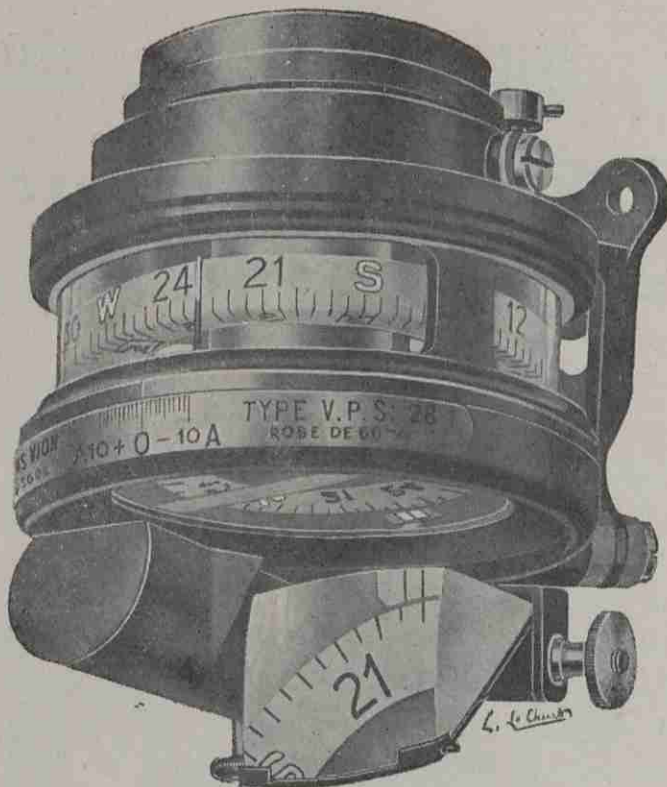
Quisiéramos hablar aquí de una técnica que está aún sólo en estudio, pero que si se cree a algunos podría realizarse en tres años. Se trata de construir aviones que puedan volar por encima de 13.000 metros, y, por consiguiente, dada la rarefacción atmosférica, capaces de velocidades desconocidas hasta aquí; se habla de 600 a 1.000 kilómetros por hora. Esto sería Europa-Nueva York en el día.

¿No es la esperanza en la próxima realización de esta idea

Los Compases VION

Patentados S. G. D. G. en
Francia y extranjero

SON LOS MÁS MODER-
NOS Y LOS MÁS PER-
FECCIONADOS



Tipo V. P. S. 28

Sus constantes son inigualadas

Vuelta rápida y rigurosa

Entrenamiento sensiblemente nulo
del equipo móvil

Ningún giro de la rosa, sea cual-
quiera el régimen de los motores

Compensación científica, sencilla
y precisa

Compensadores independientes
del compás

Ningún desarreglo de la compen-
sación semicircular y cuadrantal
por la corrección A

Son los mejores compases para los grandes „raids“:

General de Goys; coroneles Vuil'emin y Antoinat; comandantes Dagnaux, Weiss y Girier; capitanes Pelleter d'Oisy, Challe, Weiser, Labaurie, Dordilly, De Vitrolles y De Fonds Lamothe; teniente de navío Bernard; tenientes Rabotel y Lasalle; ayudantes jefes Sahuc, Vancandenberg y Durayon; sargentos Latapie, Lefèvre, Assolant, etc.

París-Saigón, en 10 días, por el capitán Challe.

Los siete primeros del Rallye de Vincennes 1928.

Raid en estrella del teniente Lasalle y del ayudante jefe Durayon (13.760 kms. en 5 días, 18 horas).

París-El Cabo, y regreso, por Band y Mauler (30.000 kilómetros).

Misión Richard-Lalonette (al África) 15.000 kilómetros en el Desierto.

París-Saigón, en 10 días, y Saigón-París en 8 días y medio, por Bailly y Regineusi.

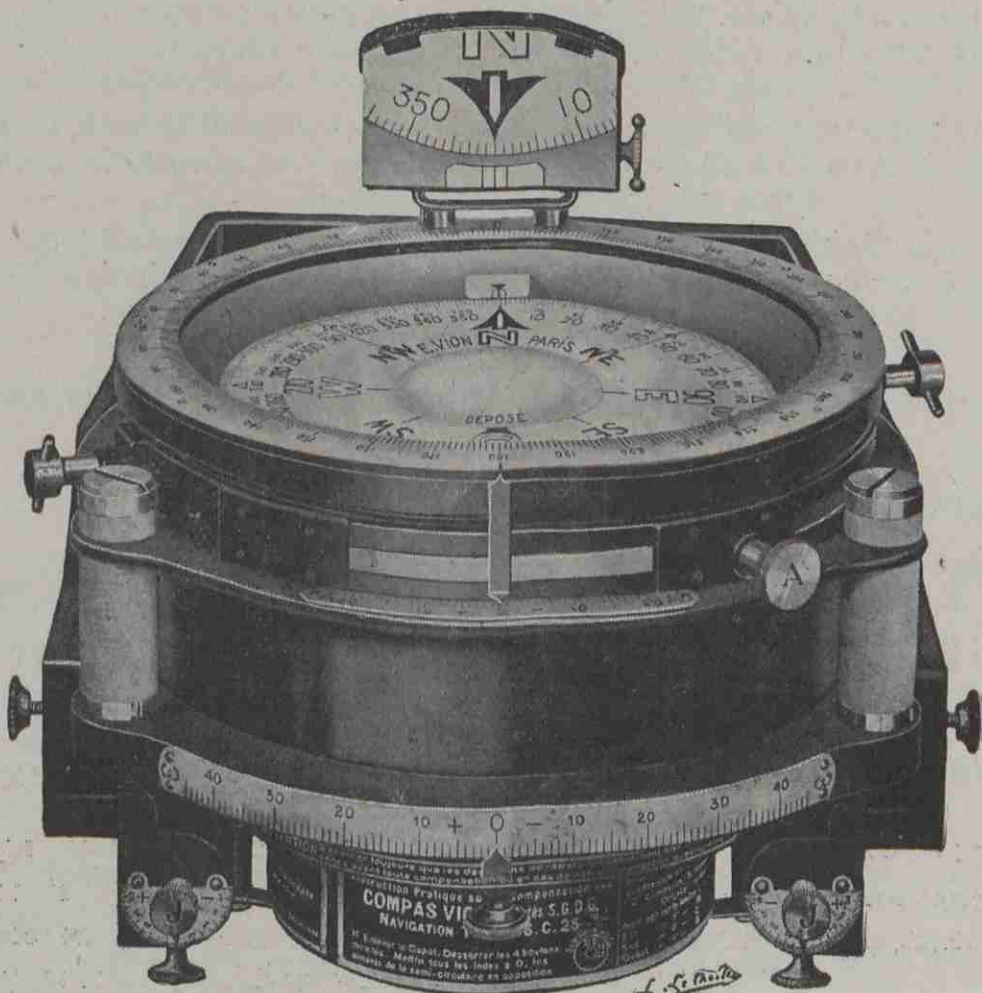
Travesía del Atlántico Norte, por Assolant, Lefèvre y Lotti
Están expuestos en Sevilla („stand“ de la Marina francesa)

Homologados por la
S. T. I. Aé. francesa

Reglamentarios para
la Aviación terrestre
y marítima

En servicio en todas
las grandes líneas
comerciales aéreas

Adoptados por Go-
biernos extranjeros



Tipos Q. S. C. 25 y Q. S. C. 27

E. VION

38, RUE DE TURENNE, 38

PARIS

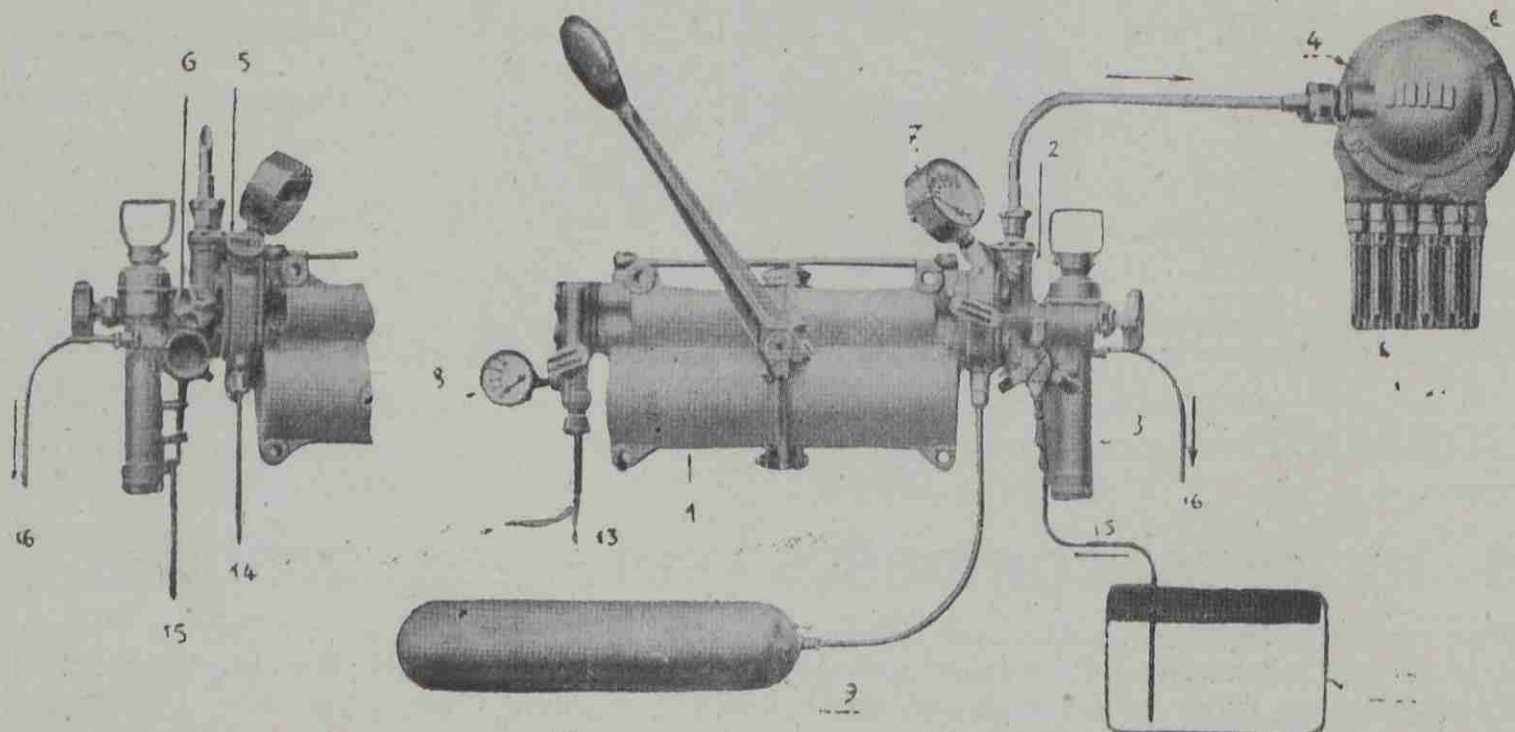
Proveedor de los
Ministerios del Aire,
de la Guerra, de las
Colonias, de Traba-
jos Públicos y de Ins-
trucción Pública

De la Facultad de
Ciencias y de los Ob-
servatorios

Arrancador VIET, auto-virador, de gasolina, tipo 120

P. VIET, Constructor

64, Avenue Edouard Vaillant, BILLANCOURT (Seine)



1, bomba de aire; 2, pulverizador; 3, bomba de inyección; 4, distribuidor fijado en el motor; 5, aguja de inflación; 6, vernier de reglaje; 7, manómetro del arrancador; 8, manómetro del extintor; 9, depósito de aire del arrancador; 10, depósito de gasolina; 11, tubos del distribuidor a los cilindros; 12, tubo del mando del extintor; 13, tubo del depósito de aire del extintor; 14, tubo para hinchar los neumáticos; 15, tubo de aspiración de gasolina; 16, tubo de inyección de gasolina.

El arrancador auto-virador, asegura:

1.º, el arranque del motor; 2.º, la inyección de gasolina en las tuberías de admisión; 3.º, el llenado del depósito del extintor; 4.º, la inflación de los neumáticos; 5.º, la puesta en presión de los amortiguadores, neumáticos u oleoneumáticos; 6.º, la inflación del material neumático de salvamento; 7.º, el funcionamiento de las instalaciones de aire comprimido a alta presión.

El auto-arranque hace girar al motor durante la admisión de la mezcla carburada a fin de encontrar un buen punto de encendido para asegurar todas las salidas sin tocar a la hélice. Este principio, al suprimir las explosiones en varios cilindros, evita al mismo tiempo los deterioros del motor. Los arranques están asegurados en número ilimitado, ya que el aparato utiliza únicamente los medios de a bordo. Todas las maniobras se ejecutan desde el puesto del piloto.

El arrancador auto-virador gasifica completamente las gasolinas de todas las densidades a todas las temperaturas, merced a su reglaje de carburación. Puede ser instalado a 15 ó 20 metros de los motores, y se adapta sin modificación a todos los tipos de motores sin distinción de potencia.

Este arrancador es el más ligero, el más rápido, el que menos ocupa; agrupa en un solo bloque los órganos de carburación y de alimentación de aire para los extintores, etc.; la bomba de inyección de gasolina sirve de depósito para el arrancador. Este aparato permite el arranque de los aviones multimotores.

NOTIZIARIO TECNICO = DI AERONAUTICA =

Revista mensual ilustrada publicada por el Ministerio de Aeronáutica
ROMA. Via Agostino Depretes, 45 A

*Estudios sobre Aeronáutica. - Información sobre
los estudios aeronáuticos en Italia
y en el extranjero*

Precio de la suscripción: año 150 liras
— del número 20 —

FLUG-WOCHE

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA

*TÉCNICA DE LA AVIACION
ECONOMÍA DE LA AVIACIÓN
POLÍTICA DE LA AVIACIÓN*

Suscripción: Año, 28 marcos

Dirigirse:

Verlag Fuer Deutches Flugwesen
BERLIN-LICHTERFELDE — Augustastraße, 18

lo que hace, cada vez más, descuidar los expedientes de la técnica actual? No hay que creer, evidentemente, en la posibilidad inmediata de la "navegación a gran velocidad en la extratósfera", pero hay razón para soñar en ella.

Sin embargo, nos place subrayar que, hasta en esta extraordinaria hipótesis, los riesgos de un amaraje forzoso no están completamente eludidos y, por consiguiente, allí también, sólo el hidroavión, con sus cualidades náuticas, ofrece el máximo de seguridad.

* * *

Se ha imaginado también dotar al avión de dispositivos de flotación que, en rigor, permitirían el salvamento de la tripulación y el de los pasajeros. Esto no es sino un recurso, y estos flotadores, que hacen más pesado el aparato, impiden su irremediable pérdida.

Esta solución no es más que un compromiso al cual hay realmente que preferir el hidroavión que, gracias a un casco, podrá flotar durante varias horas y esperar auxilio. Se puede recordar, a este propósito, la aventura del hidroavión americano, el "P. N. 9", que durante once días resistió tan bien en alta mar que la tripulación pudo ser recogida. Embarcados en un avión, aun provistos de flotadores, estos hombres no tendrían ninguna esperanza de salvación.

El empleo del hidroavión parece, pues, preferible al del avión como medio de enlace intercontinental. Aunque experiencias concluyentes aún no han sido hechas con la idea de establecer servicios aéreos regulares comprendiendo largas travesías, servicios menos importantes, pero de una longitud suficiente para dar una idea de las posibilidades del porvenir, funcionan ya regularmente, sobre todo en el Mediterráneo y en el Báltico, así como en América y en las Antillas. Ensayos minuciosos han demostrado últimamente que los hidroaviones, aunque de tonelaje medio, son capaces, cuando su forma está cuidadosamente estudiada para su conducta en alta mar, de efectuar servicios regulares con salida y amaraje con un mar bastante oleado.

Se precisa también recordar que la primera travesía del Atlántico Sur fué realizada en hidroavión por los portugueses Sacadura Cabral y el almirante Coutinho. Es también con un hidroavión con lo que oficiales americanos han efectuado la primera travesía del Atlántico Norte con escala en las Azores (Estados Unidos-Lisboa).

Así, para las grandes travesías comprendiendo viajes de bastante larga duración sin escala y eventualmente salidas y amarajes en zonas insuficientemente protegidas, es evidente que el empleo de hidroaviones de grueso tonelaje se impone por un cuidado primordial de seguridad.

El hidroavión no corre los riesgos del avión, que se rompe

en el amaraje y se convierte en un pecio, y ello admitiendo que la tripulación pueda salvarse. Esto es lo que le ocurrió el año pasado a la aviadora americana Miss Ruth Elder.

* * *

Esta preocupación preponderante de seguridad y las necesidades comerciales aumentadas sin cesar tienen por consecuencia el aumento progresivo del tonelaje de los hidroaviones. También los constructores han sido llevados a concebir materiales ofreciendo una gran resistencia a los agentes atmosféricos. Es que, en efecto, resulta imposible considerar en este caso la posibilidad de las instalaciones necesarias para poner en el agua los hidroaviones y su almacenaje. Estas instalaciones debieran ser gigantescas y, por tanto, de un coste excesivo. Por ello está bastante próximo el momento en que se precise suprimir estas instalaciones. Los hidroaviones de grueso tonelaje permanecerán entonces anclados, como los barcos. Y no se llevarán a cala seca sino para repararlos.

Esta solución es de las más seductoras desde el punto de vista financiero. A partir de un cierto tonelaje hay interés en utilizar el acero para la construcción de los aparatos, y, siendo el hidroavión de acero, puede permanecer en el agua. Basta entonces, por medio de grasas apropiadas, protegerlos contra los agentes corrosivos. He aquí lo que reduce considerablemente los gastos de organización terrestre, tales como el arreglo de puertos especiales para hidroaviones, grúas, *slips*, etc.

La reparación de los hidroaviones puede entonces efectuarse, en cala seca, por medio de *docks* flotantes instalados en las terminales de línea o en los puntos de escala más importantes. Ya existe ello en Italia, en Génova; en Inglaterra, en Portmonth, y en Alemania, en Hamburgo.

El hidroavión de gran tonelaje, "barco volante", parece, pues, la más satisfactoria de las soluciones desde el punto de vista de la seguridad, del rendimiento comercial y del uso práctico. Si se hubiesen encaminado las investigaciones de nuestros ingenieros y los esfuerzos de nuestros constructores a poner en obra tal concepción, no hubiéramos tenido que deplorar los duelos y las pérdidas de material que nos han costado, en estos dos últimos años, las tentativas de travesía del Océano Atlántico.

Así como ya lo hemos dicho, el hidroavión se afirma cada vez más como un maravilloso mecanismo de enlaces intercontinentales. Muy pronto su empleo se impondrá, si se quieren asegurar las comunicaciones rápidas, regulares, económicas y seguras entre las metrópolis y sus colonias. Veremos, en un próximo artículo, cómo el hidroavión es, también, el aparato designado para asegurar, en las mejores condiciones, los servicios de las redes aéreas interiores cuya organización se proyecta en cada uno de los territorios coloniales.—R. Marcerou.

Los trajes LEMERCIER equipan el 90 por 100 de la Aviación francesa

El Atlántico es vencido una vez más por el avión

El "raid" del "Pájaro Amarillo"

El 14 de junio de 1919 el capitán Jack Alcock y el teniente Arthur Whitten Brown realizaban la primera travesía aérea del Atlántico, volando de San Juan de Terranova a Clifden, Irlanda.

El 14 de junio de 1929, exactamente diez años después de esta fecha histórica, los aviadores franceses Assolant, Lefèvre y Lotti volaban de una sola tirada de Nueva York a la costa occidental española. Entre estas dos fechas se realizaron numerosas tentativas para vencer de nuevo el Océano, terminando algunas cruelmente y efectuándose otras triunfalmente.

En el asalto hecho con deslumbradora temeridad contra el Atlántico la Aviación pagó un pesado tributo al Moloch, marino de los océanos. Los aviadores que osaron tan loca audacia tuvieron contra ellos obstinadamente los elementos, el azar y, a veces, a los mismos hombres. Por esto debemos regocijarnos tanto cuando el éxito corona estas magníficas temeridades.

* * *

Salidos de Old Orchard el 13 de junio, a las quince horas y ocho

minutos, los aviadores Assolant, Lefèvre y Lotti, a bordo del *Pájaro Amarillo*, aterrizaron, sin incidente alguno, en Comillas, cerca de Santander, el 14 de junio, a las veinte horas y treinta minutos, habiendo empleado algo más de veintinueve horas en franquear el Océano, o sea un recorrido de unos 5.800 kilómetros,

si se tiene en cuenta la distancia real.

Aunque no hayan alcanzado el fin que se proponían, los tres aviadores han realizado, sin embargo, una *performance* notable, pues eran cuatro con el pasajero clandestino, el joven Arthur Schreiber, que había conseguido esconderse en la cola del aparato un poco antes de la salida. De suerte que el viaje, estudiado para tres personas, fué resuelto con cuatro pasajeros. Veamos lo

que resultó: Con 600 C. V. y 3.800 litros de esencia, porque Assolant vació unos 200 litros de gasolina a la salida, para que, con la sobrecarga del polizón, el avión pudiese tomar altura, cuatro personas han recorrido 5.800 kilómetros a una velocidad media horaria de cerca de 200 kilómetros, a pesar del tiempo con frecuencia espantoso. El motor, un "Hispano-Suiza", funcionó perfectamente.

Los aviadores no han dado muchas noticias suyas al principio de su viaje; sin embargo, su puesto de T. S. H. les permitió



El *Pájaro Amarillo* en la playa de Oyambre, poco después de su aterrizaje

Fot. Vidal



De izquierda a derecha: Lefèvre, Assolant, Schreiber y Lotti



Los aviadores llevados en triunfo a su llegada a Le Bourget

Fots. Meurisse

corresponder con algunos buques, y de este modo, indirectamente, por el Viejo y el Nuevo Mundo pudieron seguir su vuelo.

En la tarde del 13 de junio se recibió un radio del vapor americano *Niágara*, que, en los 41° 14 Norte y 22° 10 Oeste, señalaba que había captado un mensaje según el cual todo iba bien a bordo. Hacía un viento sur bastante violento y llovía. El *Pájaro Amarillo* no indicaba su posición.

Otro telegrama de Nueva York, procedente también del *Niágara*, anunciaba que el *Pájaro Amarillo* se encontraba a 300 ó 400 millas (450 ó 600 kilómetros) al nordeste de las Azores. La hora indicada era la de las doce horas y veintitrés minutos de Nueva York. Esta posición no estaba muy alejada de las costas europeas. En efecto: hay unos 1.450 kilómetros de las Azores a Portugal, y como el avión estaba al nordeste, es decir: entre el meridiano de las Azores y Europa, los aviadores no tenían más que hacer 1.200 kilómetros para tocar la costa. Con el viento, que les ayudaba notablemente, era un vuelo de seis a siete horas.

¿Dónde iba a posar el avión? ¿En Portugal, lo más próximo en su ruta? Esto era probable si una fuga de esencia aumentaba en proporciones fantásticas el consumo.

¿En España, hacia Vigo o el Cabo Finisterre, o bien en Francia?

Finalmente fué en España donde los aviadores aterrizaron, y, después de haber bordeado la costa del Golfo de Gascuña, el *Pájaro Amarillo* reposó, a las veinte horas, treinta minutos, en Comillas, cerca de Santander.

El interés que despertaron los aviadores franceses en Comillas fué enorme. El aviador Lotti tuvo al principio el propósito de salir solo para París, a fin de buscar el material necesario para la reparación del avión; pero renunció a tal proyecto en vista de la prontitud y entusiasmo con que los españoles acudieron en su auxilio. El gobernador civil fué con ellos al lugar del aterrizaje para examinar el aparato, e invitó a almorzar a los aeronautas. Aviones procedentes de Burgos y de Getafe, con esencia, material de recambio y un aparato de puesta en marcha automática llegaron inmediatamente. Los mecánicos trabajaron rápida y eficazmente en la reparación de la avería, que era una obturación del carburador, prontamente arreglada.

En honor de los aviadores, que están encantados del recibimiento y hospitalidad de Comillas, hubo una fiesta y recibieron como regalo algunos billetes de la Lotería Nacional.

Una *panne* de esencia obligó al *Pájaro Amarillo* a hacer una escala entre Comillas y París, en Mirmizan-les-Bains, en la Gironde, no llegando a Le Bourget hasta el domingo 16 de junio, donde aterrizó a las veinte horas y cincuenta minutos, en medio del delirante entusiasmo de la muchedumbre, congregada, como en las más solemnes llegadas, en el aeropuerto de Le Bourget.

Allí estaban el ministro del Aire, rodeado de los señores Mac Cracken, secretario de Estado de la Aeronáutica americana; el general Hergault, el coronel Poli Marchetti, el comandante Weiss y personalidades de su Departamento ministerial.

Assolant fué interrogado sobre las peripecias de su viaje, y, especialmente, sobre la presencia del pasajero suplementario.

—Un cuarto de hora después de nuestra salida—dijo—él mismo se señaló a nuestra atención saliendo por la puerta de visita de los mandos con una bandera americana en la mano. “Yo soy el fetiche amuleto”, dijo. Esto era un poco fuerte, ¿pero qué querían ustedes que hiciéramos?

Después fué, a su vez, M. Lotti quien relató las fases críticas de la travesía:

—Esta no fué siempre chusca—declaró M. Lotti—. Durante toda la travesía hemos visto tres veces el mar; felizmente, ni un solo minuto hemos derivado. Fuimos cogidos entre dos remolinos de nubes, no siéndonos fácil la referencia. Nos hacíamos entender felizmente de los barcos con nuestra T. S. H.; pero nos era difícil recibir sus mensajes porque funcionaban todos con la misma longitud de onda y no podíamos seleccionarlos.

En cuanto a las informaciones meteorológicas, son las que pueden ser, es decir: inexistentes a partir del 45° paralelo. Este ser-

vicio no está, además, organizado. Se hace el mapa como se puede, con los datos que son enviados por una docena de barcos. Esto es todo. Es poco. El momento más duro de la travesía fué, sin duda alguna, el principio de la noche, en que nos cogió un huracán terrible con lluvia, viento y todo lo más desagradable que se puede imaginar. En un momento, enloquecidos por la tormenta, las brújulas se pusieron a girar en todos sentidos y no sabíamos ni a dónde íbamos ni en qué posición estábamos. Nos encontrábamos en ese momento a unos 2.000 metros de altura. El aparato, baqueteado terriblemente, rodaba y cabeceaba sin que pudiéramos conseguir el recuperar la línea de vuelo. El avión cayó hasta 600 metros, y, en fin, allí Assolant consiguió restablecer de un modo soberbio.



El momento de llegar el aparato a Le Bourget

(Fot. Meurisse)

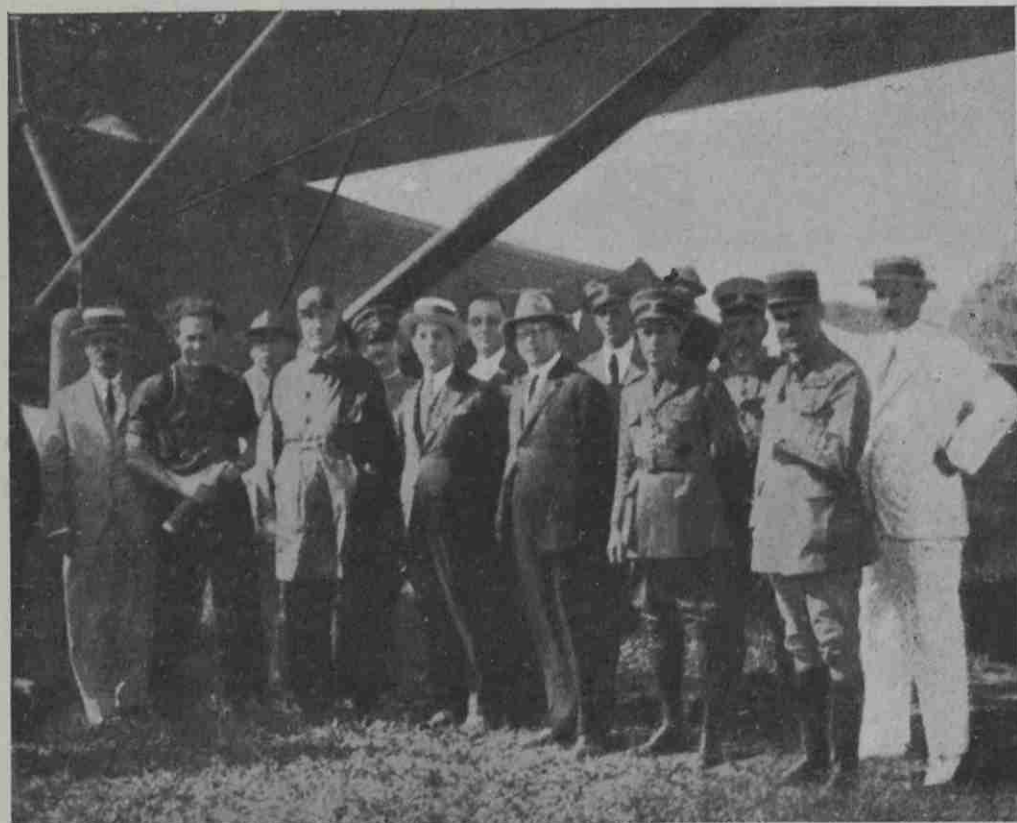
Estábamos salvados.

Se ve por este relato cómo la travesía del Atlántico no puede ser concebida en el actual estado de cosas sino como una proeza

deportiva y no como una realización normal. Sin embargo, es preciso felicitar a quienes realizan tales hazañas y a quienes les proporcionan el material necesario para ellas.

Una manifestación aérea francobrasileña

Si el conde de La Vaulx puede enorgullecerse de haber sido el primer pasajero europeo de la línea aerpostal a América del Sur, el Sr. Hermes Lima, periodista brasileño, perteneciente al



La llegada del conde de La Vaulx a Río de Janeiro. De izquierda a derecha: M. Vée, el piloto Mermon, M. de La Vaulx, Sr. Lisboa, vicepresidente del Aero Club del Brasil, el director de la Escuela de Aviación y el teniente coronel Enrique Janneaud

Correio Paulistano, ha efectuado el primer viaje en sentido contrario.

El Sr. Hermes Lima dejó Sao Paulo el 20 de mayo en avión. Después de dieciséis horas de vuelo aterrizó en Natal, embarcó en el avión-correo, desembarcó en San Luis, tomó el auto para ir al encuentro del avión en Dakar, hizo escala en Port Etienne y en el paso de Cabo Juby, recubierto de una niebla notablemente espesa, aterrizó en Río de Oro.

Lanzados por T. S. H. llamamientos a Villa Cisneros, un avión de reparaciones salió de dicha base para recoger a los tripulantes del avión correo. Lo que prueba que, gracias a la instalación de la T. S. H. a bordo de los aviones y a los puestos de T. S. H. instalados en la ruta de Africa por la Aerpostal, no se está completamente aislado del desierto, y que todo aviador sujeto a una *panne* está seguro de ser encontrado y socorrido. El Sr. Hermes Lima ha hecho el resumen de esta moral con unas cuantas palabras:

—“Se tiene, durante todo el recorrido de la línea, una completa impresión de seguridad.”

En París, la Compañía General Aerpostal quiso festejar, bajo la presidencia del Sr. Souza Dantas, embajador del Brasil, este primer viaje hecho en la línea en el sentido América del

Sur-Europa. Un almuerzo tuvo efecto, bajo la presidencia de M. Bouilloux Laffont, presidente del Consejo de Administración de la Aerpostal, que tenía a sus lados al embajador y a varias personalidades brasileñas: los señores Fernando Méndez de Almeida; Mario Bello, diputado por Pernambuco; Francisco Guymaraes, agregado comercial, así como personalidades de la Aeronáutica francesa, tales que los señores conde de La Vaulx; presidente de la Federación Aeronáutica Internacional; el coronel Dhé; André Bouilloux Laffont; de Massimi, director general de la Aerpostal, y el representante del ministro del Aire.

A los postres, el embajador del Brasil prendió en el pecho de M. Delaunay, piloto de la Compañía, la Medalla de Oro brasileña.

Los motivos de esta alta distinción los hizo conocer M. Bouilloux Laffont en estos términos:

—“Era en los principios de nuestra línea de América del Sur. Salido de Río para Porto Alegre, llevando a bordo como pasajeros dos periodistas brasileños que filmaban el viaje Delaunay, se ve de repente, a 600 metros de altura, cerca de Florianópolis, rodeado por las llamas: por el hecho de haberse roto un tubo, la esencia caída sobre el motor, que estaba recalentado, había prendido fuego al aparato. Todo el cuerpo presa de las llamas, Delaunay continúa pilotando el avión e intenta un aterrizaje forzoso. Después, no pudiendo resistir ya más sale de su puesto, y casi suspendido en el aire, conduce aún el avión, hundiéndose alternativamente una mano y otra en aquel brasero para apoderarse del mando, y cogiéndolo a costa de trozos de carne y de atroces sufrimientos, logrando en esta posición, una vez logrado por el mecánico cortar gases, llevar su avión a tierra con los pasajeros indemnes. Apenas en el suelo, cae desvanecido, torturado por el sufrimiento. Transportado al hospital de Florianópolis, arranca, por su estoicismo ante el dolor y por su modestia en el relato del drama, esta exclamación al jefe médico alemán: “¡Esto es bien francés!”

¿Hay más hermosa recompensa para Delaunay y para su país que este grito del corazón, que honra igualmente a quien lo lanza?

La bravura de nuestro piloto, puesta de relieve por los reporteros de *A Norte*, actores involuntarios en este drama angustioso desarrollado ante sus ojos y difundido en la Prensa sudamericana, ha hecho más por la propaganda francesa y la popularidad de nuestra línea aérea y de la Aviación francesa que todos los discursos juntos y todos los artículos escritos en el curso de estos últimos años.

El público ha comprendido que los pasajeros de nuestros aviones estaban, desde el punto de vista seguridad, cubiertos de antemano, hasta el extremo límite de lo posible, por el heroísmo de nuestros pilotos.”

Dirigiéndose en seguida al Sr. Hermes Lima, M. Bouilloux Laffont continuó:

—“Somos dichosos de que el primer americano llegado como

pasajero de la línea que une por la vía de los aires el Brasil a Francia sea un brasileño; nos felicitamos de haber encontrado siempre, tanto en las más altas personalidades del Gobierno (y aquí nos es agradable hacer mención particular del nombre del distinguido ministro de Aviação, Sr. Konder, que no ha escatimado jamás a la Aviación sus primeros entusiasmos alentadores), tanto, digo, como en la población brasileña entera, una simpatía actuante que nos ha permitido no solamente realizar nuestra difícil obra, sino que también ha contribuido grandemente a sostener en todo nuestro personal ese ánimo y ese ardor que no son posibles sino en una atmósfera calurosa de simpatía.

Esta simpatía nos ha valido el logro de nuestro enlace aéreo Francia-América del Sur, contando del mismo modo con ella para asegurar, en breve plazo, en unión y colaboración con los norteamericanos, el éxito de la línea Sudamérica-Estados Unidos, es decir: Santiago-Nueva York, por Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro, Cayena, Caracas, Antillas francesas, La Habana.

De esta simpatía actuante hemos tenido muchos testimonios; uno de los más preciosos para nosotros ha sido vuestro viaje mismo, señor Hermes Lima. Vuestro nombre de Hermes, querido señor, os predestinaba a volar en el azul del cielo, si no con alas en los pies, como vuestro gran patrono, al menos sobre una de esas máquinas voladoras inventadas por nuestro ilustre compatriota Santos Dumont. La venida por nuestra línea de un ahija-

do y casi delegado del dios del Comercio, constituye, más que un símbolo, una inauguración oficial."

Para terminar, el orador expresó su reconocimiento a la Aviación entera, en estos términos:

"—Quiero agradecer—añadió—, una vez más, a mi amigo De Souza Dantas, embajador del Brasil, que hemos encontrado siempre a nuestro lado, cuando se trataba de hacer más íntimos los lazos que unen por la vía de los aires Francia a su gran país. Las Aviaciones francesa y brasileña están hechas para permanecer en colaboración íntima. Esta alianza fué sellada sobre la *pelouse* de Bagatelle un día histórico, por Santos Dumont. Cuando se tiene tales recuerdos, se debe ser fieles a ellos, y nuestro mayor honor habrá sido realizar el sueño de Santos Dumont, uniendo por la vía aérea su país al nuestro.

Yo os ruego, señores, que levantéis la copa por la gran República Brasileña, tan dignamente representada entre nosotros por el Sr. De Souza Dantas y por los eminentes diputados federales Mauricio de Medeiros, Apranio Peixoto y Roberto Moreira; por nuestro huésped el Sr. Hermes Lima; por el *Correio Paulistano*; por nuestro heroico piloto Delaunay; por el presidente de la Federación Internacional, conde de La Vaulx; por la Prensa brasileña y la Prensa francesa; en fin: dignos y preciosos mantenedores de las alas en Francia, en el Brasil y en el Mundo."

Enlace entre Guyana francesa y Europa, por la línea de América del Sur

Un avión de la Aeropostal ha aterrizado en Cayena el 16 de junio, a las diez horas y veinticinco minutos, procedente del Brasil. Este avión, pilotado por Chenu, efectuaba un viaje de estudios a lo largo de la costa atlántica a fin de reconocer la línea aérea que permitiese el enlace entre la Guyana francesa y Europa, utilizando de Natal a Europa la línea aérea Toulouse-Buenos Aires, ya en explotación.

La prolongación de esta línea aérea hacia el Norte debe permitir, además, la organización del enlace con Europa de la Amé-

rica Central y, en particular, de la Martinica y de la Guadalupe, así como la organización del enlace aéreo América del Norte-América del Sur; para la explotación de la cual la Aeropostal ha concertado acuerdos en América.

Después de Natal, el piloto Chenu había hecho escala en Sao Luiz de Maranhao y en Para (en la embocadura del Amazonas). Es la primera vez que un avión comercial sobrevuela estas regiones, que deben ser mañana lugares de paso importantes de las grandes relaciones internacionales.

La Primera Marca Del Mundo Entero **Avionine**

DE FAMA CONSOLIDADA

Sus

Capas,

Telas,

Barnices,

Hilos,

Cintas

entran en la construcción del 98 % de los aviones del mundo

DREYFUS FRERES, 50, rue du Bois - CLICHY

Dir. tel.: Avionine Clichy-La Garenne - Clave: AZ francesa - Tel.: Marcadet 38-02, 38-03, 38-04

Nuevos aparatos: aviones y dirigibles

Monoplano "Blériot III" de transporte medio, público o de turismo

Para el estudio de este avión se ha inspirado, sobre todo, en la absoluta seguridad que es deseable dar a los pasajeros y en el *confort* que pueden reclamar. A este efecto, se ha establecido un avión de dimensiones y de peso medios y, por consiguiente, extremadamente manejable en todos los regímenes de vuelo.

Con el fin de obtener una gran figura permitiendo un avión económico y dando interesantes realizaciones, se ha adoptado la solución monoplano.

Para dar a los pasajeros el mínimo de peligros en caso de aterrizaje accidental, y al mismo tiempo para ofrecerles el máximo *confort* y luminosidad en la cabina, el ala monoplana ha sido dispuesta en la parte inferior del fuselaje; solución que presenta también la ventaja de permitir aterrizajes y despegues a velocidad mucho más reducida que la solución monoplano parasol, y de ahí un

aumento de seguridad. El avión "Blériot III" es un monoplano de perfil semigrueso, permitiendo una construcción más fina que el ala francamente gruesa. Lleva una obencadura del ala que permite ahorrar considerablemente peso en el planeador, y que es utilizada para el reglaje fácil del velamen. El tren de aterrizaje es del tipo de ruedas independientes, sin eje horizontal.

El ala monoplana está construída por dos largueros del tipo forma de caja, en duraluminio, y las costillas son de madera; los cruceros en el plano del ala están constituídos por obenques metálicos reglables.

El fuselaje soporta, en su parte anterior, la bancada del motor, al que está unida por cuatro ejes solamente.

El puesto de pilotaje, colocado inmediatamente después del motor, lleva dos puestos, uno al lado de otro; a la izquierda, el puesto del piloto, que manda su avión con ayuda de un volante clásico sobre varilla oscilante. Por último, una conducción interior amovible cubre el puesto de pilotaje y permite un facilísimo desprendimiento en paracaídas. El piloto puede volar, según desee, en conducción interior o al aire libre.

Detrás del piloto, y entre los largueros de ala, está dispuesto el depósito de esencia, permitiendo un vuelo de diez horas.

Características: peso en vacío, 1.300 kilogramos; peso total, 2.300 kilogramos; envergadura, 16 metros; longitud, 10,900 metros; altura, 3,200 metros; potencia, 280 C. V.

El avión-escuela "Caudron 59 E. T. 2"

Este avión-escuela, que ha evolucionado con la técnica, ha llegado a una puesta en punto que le hace particularmente inte-

resante. Desde hace cuatro años está en servicio en las Avia-ciones francesa, china y turca. Actualmente, contiene los perfeccionamientos siguientes: tabique para evitar el incendio, completamente estanco; depósito, alargable, de los dos puestos, con mango en cada puesto; extintor mandado por los dos puestos, así como las llaves o espitas de esencia; conducción sin visibilidad exterior.

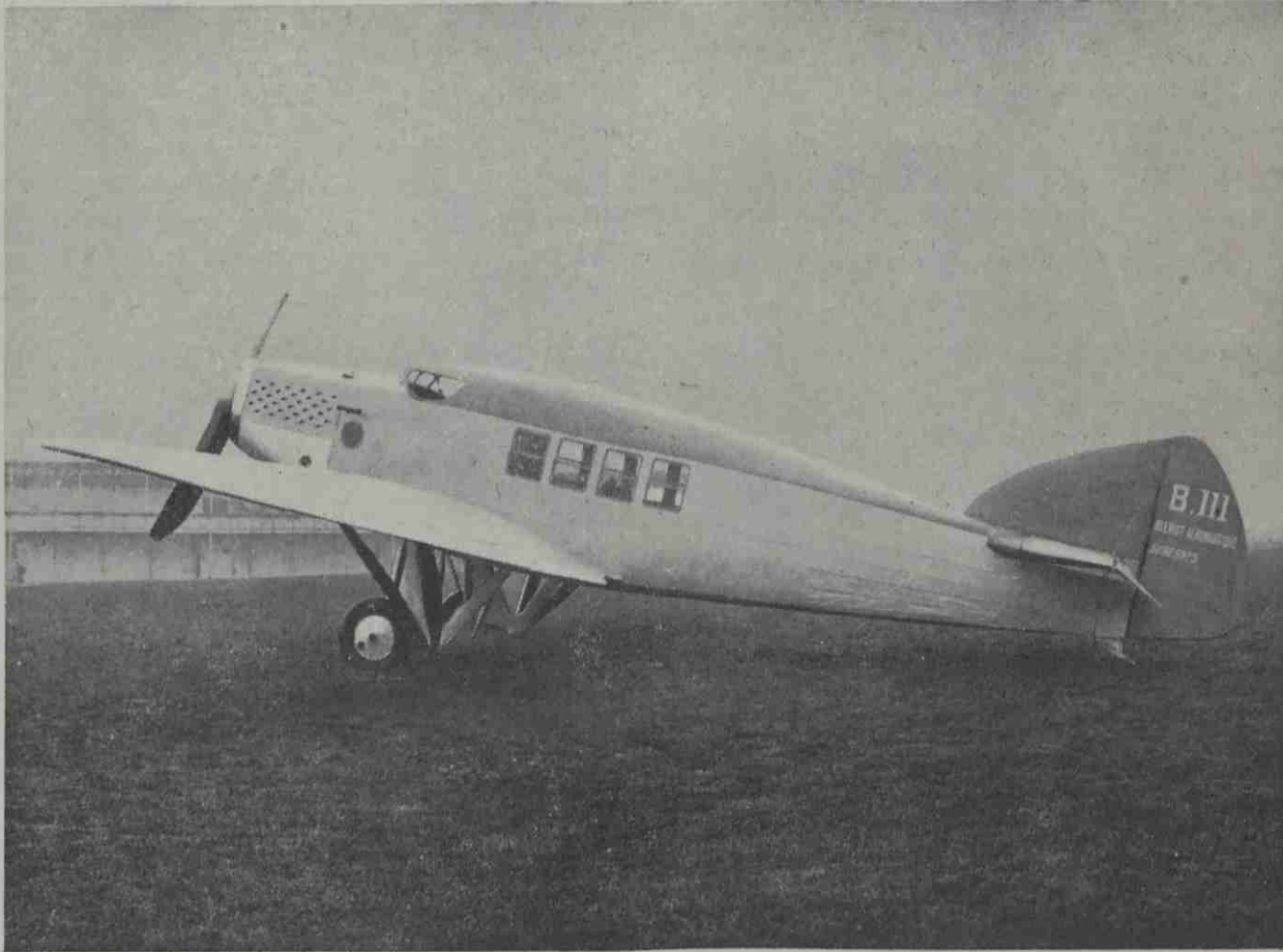
Permite, pues, la instrucción del piloto según los métodos de pilotaje más modernos, y se presta a todas las experiencias acrobáticas: barrena,

tonel, etc. Ochocientos setenta ejemplares están de servicio en el Ejército francés y 50 en los centros de entrenamiento de la Marina.

Características: biplano, monomotor 180 C. V. "Hispano-Suiza"; envergadura del plano superior, 10,240 metros, y del inferior, 9,520 metros; longitud, 7,655 metros; altura, 2,700 metros; superficie total, 26 metros cuadrados; peso del combustible, 142 kilogramos; peso disponible, 170 kilogramos; esencia, 175 litros; aceite, 18 litros.

Un nuevo dirigible alemán: el "Parseval Naatz P. N. 28"

El "Parseval Naatz P. N. 28" es un nuevo dirigible, construído especialmente para el deporte y la publicidad. Esta máquina, que debe ser ensayada próximamente, es del tipo semirrígido. La carena encierra en su interior una quilla yendo de la proa a los estabilizadores. Esta quilla, a lo largo de la cual es posible desplazarse, contiene todos los órganos necesarios para la conducción del globo, como, por ejemplo, las válvulas y el dispositivo de llamada de aire para el pequeño globo dispuesto en medio de la



El monoplano "Blériot III"

carena y, además, la válvula de gas permitiendo la evacuación del gas por una chimenea hacia lo alto. El dirigible lleva atrás cuatro estabilizadores, a los cuales van fijos los timones de dirección y de profundidad. Puede alcanzar una buena velocidad, a pesar de su pequeña potencia motriz (80 C. V.).

El "P. N. 28" tiene un volumen de 1.700 metros cúbicos y un diámetro en la cuaderna maestra de nueve metros. Su carga útil debe elevarse a 500 kilogramos y su velocidad, con un motor de

80 C. V., es de 80 kilómetros por hora, con un radio de acción de diez horas.

El depósito de esencia está colocado sobre el piso del pasillo de quilla, y la esencia es transmitida por un tubo al carburador, el cual está provisto de un dispositivo de seguridad contra el incendio.

La barquilla es suficientemente grande para que el piloto, el mecánico y tres o cuatro pasajeros puedan tener sitio.

La Exposición de aviones ligeros en Roma

(DE NUESTRO CORRESPONSAL PARTICULAR)

Hemos registrado ya en estas columnas el gran esfuerzo despegado en Italia por los Poderes Públicos para desarrollar la Aeronáutica. Las manifestaciones grandiosas, como el vuelo célebre de Ferrarin y de Del Prete, de Roma a Buenos Aires, o como el crucero aéreo en el cercano Oriente de los 36 hidroaviones del ministro Balbo y del general De Pinedo, no son los únicos actos que traducen la voluntad del Gobierno. El ministro de la Aeronáutica acaba, además, de organizar, en el aeródromo del Littorio, en las puertas de Roma, una Exposición singularmente elocuente.

Siendo el problema atraer a la Aviación el mayor número de adeptos posible, le parece juicioso y oportuno mostrar al público los aparatos mejor hechos para agradarle, es decir: los aviones de turismo. Los aviones de combate evocan ideas de guerra; los aviones comerciales hacen pensar en los pesados *autocars* y en los pesados autobuses; los aviones de turismo, ligeros, alegres, económicos, se ofrecen a las miradas como automóviles de un género nuevo y más rápidos. Son seductores por su línea, por su precio, por la sencillez de su maniobra y de su entrenamiento. Que la moda intervenga, y bien pronto toda la juventud elegante querrá poseer aviones de turismo.

Es este el movimiento que el Gobierno espera suscitar. La Exposición romana está concebida de manera que dice y proclama al público que un aparato de 80 C. V. no consume, en definitiva, más esencia que un "Fiat 509" para ir de Milán a Roma, y franquee la distancia en tres o cuatro veces menos tiempo. Se quiere que todas las clases de la sociedad se interesen en las cosas del aire y se persuadan de que el entretenimiento de un avión exige, a veces, menos trabajo que la conservación de un coche automóvil.

Es sabido que en los Estados Unidos la Aviación civil toma cada día nuevas formas: transporte del correo, de viajeros, de mensajerías, etc. Ayer, una gran tienda de comestibles fundaba una sucursal volante, encargada de llevar al campo, a las pequeñas aglomeraciones aisladas, todo lo que puede encerrar de ten-

tador y sabroso un almacén de Broodway. Sin ir hasta ello, las autoridades italianas piensan que la Aviación de turismo es una escuela excelente: en primer término, es una escuela de deporte; en segundo lugar, facilita los viajes, abrevia las distancias, hace nacer relaciones y amistades, constituye, en fin, una especie de estadio permanente, abierto a los pilotos de reserva, y por esto mismo contribuye poderosamente a fortificar la Aeronáutica militar y marítima del Reino.

Ya el ministro ha encargado 500 aviones de turismo, que estarán dispuestos en los últimos meses del año y serán puestos entre las manos de pilotos civiles. El número de aparatos de esta categoría será conseguido, aumentando regularmente de manera que alcance la cifra de 2.000, a fin del año próximo.

En fin: se ha hecho un esfuerzo para que el impulso del automovilismo aproveche a la Aviación. De un lado y otro iguales necesidades: esencia, aceite, talleres de reparaciones con mecánicos, electricistas, etc...; *hangares* de albergue, etc... Hay interés en que rutas, autoestradas y aeródromos se multipliquen paralelamente, vecinos unos de otros. La provisión de esencia y aceite, la instalación de talleres, los edificios de Correos, de Telégrafos y de Teléfonos, las señales, los servicios médicos, etc..., pueden y deben ser previstos al mismo tiempo y aplicarse a la vez a aviones y coches. Para ayudar al empuje de la Aviación turística, un Instituto de Crédito Aeronáutico será, sin duda, creado muy en breve.

He aquí el programa del Gobierno. Parece muy interesante, y viene a su hora a una Italia que está en plena reorganización y en pleno desenvolvimiento económico. Tampoco, ni el celebrarse la Exposición de aviones ligeros en Ginebra, en abril, ni la existencia de secciones aeronáuticas en la Feria de Milán y en la Exposición de Barcelona, ni la apertura, en julio, del Salón de Aeronáutica, de Londres, han descorazonado a nadie para ir a Roma. La Exposición ha sido decidida porque tiene un objeto práctico y hasta benéfico. Es una lección de cosas y una lección de voluntad.

Revue de l'Aéronautique Militaire

REVISTA OFICIAL

Aparece cada dos meses

GAUTHIER, VILLARS et Cie. EDITORES

55, Quai des Grands Augustins. - PARÍS

Año VIII. - Número: 4,50 francos

SUSCRIPCIONES: { Francia, un año 25 francos.
Extranjero, un año 30 y 35 francos.

De la „Gaceta“

Reglamento para el funcionamiento de la Caja del Tráfico Aéreo

La *Gaceta* del 18 de junio publica el siguiente Real decreto:

EXPOSICION

SEÑOR: El Gobierno de V. M. viene ocupándose asiduamente del desarrollo del tráfico aéreo, cuestión ésta que constituye hoy día una obsesión en todos los países.

Por el Real decreto-ley de 9 de enero de 1928 se creó, con objeto de impulsar, mejorar y desarrollar el tráfico aéreo, una Caja de reserva que, absorbiendo los excesos de ganancias que pueda tener la Compañía concesionaria de la explotación de líneas aéreas subvencionadas, constituya un fondo de reserva que aplicar a la intensificación del tráfico aéreo.

Pero el robustecimiento del tráfico aéreo no radica exclusivamente en el adecuado plan de líneas aéreas y aeropuertos; se basa también en los servicios auxiliares de la navegación y, especialmente, en el progreso de la industria nacional aeronáutica y su especialización para fines comerciales. Es, pues, indispensable que los fondos de la Caja del tráfico aéreo puedan en parte dedicarse a favorecer el desarrollo de esos servicios auxiliares e industriales, a proteger la investigación, a nacionalizar sus progresos y a todo cuanto, en suma, abarate o perfeccione la fabricación.

Estas consideraciones inducen al Gobierno de V. M. a consignar que los fines de la ya creada Caja comprenden en su esfera de acción, debidamente garantizada, cuanto es integrante del tráfico aéreo comercial y de turismo, proporcionándola los ingresos que aseguren su existencia, cuyas fuentes brotarán de los usuarios y del Estado, sin que éste, por ese concepto, tenga que aumentar sus Presupuestos.

Por todo lo cual, el Gobierno de V. M., a propuesta del Consejo Superior de Aeronáutica, tiene el honor de someter a V. M. el siguiente Real decreto aprobando el Reglamento de la Caja del tráfico aéreo.

Madrid, 17 de junio de 1929.

SEÑOR: A L. R. P. de V. M.—*Miguel Primo de Rivera y Orbaneja*.

REAL DECRETO

NÚM. 1.500

A propuesta de Mi Consejo de Ministros, y de acuerdo con éste, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se aprueba el Reglamento adjunto para el funcionamiento de la Caja del tráfico aéreo.

Dado en Palacio a diecisiete de junio de mil novecientos veintinueve.—**ALFONSO**.—El presidente del Consejo de Ministros, *Miguel Primo de Rivera y Orbaneja*.

Reglamento de la Caja del Tráfico Aéreo Nacional

Carácter y funciones

Artículo 1.º La Caja del Tráfico Aéreo Nacional, creada por el Real decreto-ley de 9 de enero de 1928, constituirá una dependencia de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos, aneja al Consejo Superior de Aeronáutica, con los caracteres de autónoma y especial para el cumplimiento de sus fines, siendo intervenidas sus operaciones por un delegado permanente del presidente del Tribunal Supremo de la Hacienda pública.

Art. 2.º Los ingresos de la Caja serán:

a) La parte de beneficios que corresponda al Estado en la explotación de la red nacional de tráfico aéreo (art. 2.º del Real decreto número 2 de 1929).

b) El importe de lo recaudado en los aeródromos de servicios del Estado, abiertos a la navegación aérea por las tasas y derechos de albergue, aterrizaje, iluminación, etc., a las aeronaves civiles (Real decreto 29 de septiembre de 1928 e Instrucciones dictadas para su cumplimiento por Real orden número 163 de 1929, de la Presidencia del Consejo de Ministros).

c) El 4 por 100 de los ingresos líquidos extraños al Estado que tengan las Juntas de los aeropuertos nacionales, en concepto de Junta central de los Aeropuertos que le otorga el art. 10 del Reglamento de 19 de julio de 1927.

d) El importe de las multas recaudadas por las infracciones de los Reglamentos de tráfico aéreo, en la parte que corresponde al Estado.

e) Una participación global en el seguro obligatorio sobre personal y material volante, cuando se establezca.

f) El 2 por 100 del importe de las subvenciones a Empresas y Corporaciones oficiales y particulares para fines aeronáuticos, que percibirán sólo el líquido.

g) Las subvenciones que la Comisaría Regia de Turismo conceda para el desarrollo del turismo aéreo.

h) Cualquier otro ingreso procedente de donación del Estado, entidades oficiales y particulares, etc.

Art. 3.º Los fondos de la Caja se emplearán:

a) En las subvenciones extraordinarias y complementarias que el Consejo Superior de Aeronáutica estime necesarias a las Compañías concesionarias de tráfico aéreo.

b) En el mantenimiento e instalación de terrenos de fortuna para aterrizajes y sostenimiento y mejoras de los servicios auxiliares de la navegación aérea.

c) En las subvenciones que el Consejo Superior de Aeronáutica apruebe para las Cajas de propaganda aeronáutica de las Sociedades que constituyan la Federación Aeronáutica Nacional.

d) En las subvenciones y premios que se concedan por el Consejo para concursos, propaganda y turismo aéreo, etc., etc.

e) En las subvenciones que el Consejo estime necesarias a las Juntas de aeropuertos para su construcción o para instalación de los servicios auxiliares de la navegación aérea.

f) En las primas de construcción a las fábricas de material aeronáutico, en las bonificaciones de interés que se acuerden en el uso del crédito aeronáutico, en la adquisición de patentes y licencias para el desarrollo y nacionalización de la industria aeronáutica, en auxilios a las instituciones de carácter social para el personal navegante y en las demás subvenciones que el Consejo apruebe para fines aeronáuticos.

g) En los premios que el Consejo acuerde conceder para concursos que tiendan a impulsar la técnica proyectista de aeronáutica y la construcción y ensayos de prototipos.

h) En las informaciones, estudios, investigaciones, ensayos y pruebas experimentales que tiendan a fomentar el desarrollo de la Aeronáutica comercial o de turismo, y a perfeccionar la fabricación de su material.

i) En los gastos de personal y material de la Caja.

Art. 4.º Los fondos de la Caja del Tráfico aéreo no podrán tener otro destino que el marcado en el artículo anterior, a no ser por disposición especial del Gobierno.

Organización

Art. 5.º La Caja dependerá directamente del director general de Navegación y Transportes Aéreos y vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica, quien tendrá, además, en relación con la oficina de la Caja, las siguientes atribuciones:

a) Ejercer la superior inspección de los servicios.

b) Presenciar los arqueos cuando lo considere conveniente, delegando en otro caso, y disponer la celebración de arqueos extraordinarios, si lo juzga pertinente.

c) Acordar los nombramientos del personal auxiliar de oficina.

d) Disponer que por la oficina de Caja se le entreguen cuantos antecedentes estime necesarios para juzgar en cualquier momento de la situación de la Caja.

Art. 6.º La oficina de Caja se organizará con las siguientes agrupaciones de servicio: Tesorería, Contabilidad, Intervención.

El tesorero tendrá a su cargo todas las operaciones de Tesorería, custodiando los fondos y los talonarios de cheques de las cuentas corrientes de los Bancos, extendiendo éstos para los pagos que hayan de efectuarse mediante ellos.

Cuidará de que se lleve con toda exactitud y sin ningún retraso el libro auxiliar de Caja.

El contador establecerá el orden de la contabilidad, designándola y haciendo que se lleve sin el menor retraso y de modo que en cualquier instante pueda comprobarse la verdadera situación de todas las cuentas.

Tomará razón de todos los documentos que produzcan derechos y obliga-

BLERiot - AERONAUTIQUE

(Sociedad Anónima)

3, Quai du Maréchal Gallièni, à Suresnes (Seine)

Teléfonos: Wagram 8905, 8906, 9350 — R. C. SEINE 192.223

Aviones BLERiot

Hidroaviones BLANCHARD

Aviones SPAD

ESCUELA DE PILOTOS EN BUC (Cerca Versailles)

Teléfono 1054
VERSAILLES

INTERNACIONAL

AERO EXHIBITION

La más grande y moderna exposición de Aviación que hasta el día se ha realizado.

OLYMPIA

Londres (Inglaterra)

del 16 al 27 de julio 1929

No deje de asistir a la Manifestación de la Real Aviación militar inglesa, que se efectuará en Hendon el sábado 13 de julio, tres días antes de la apertura de la Exposición en el Olympia

Venga a ver los más modernos aparatos de Aviación

Hallará expuesto un imponente conjunto de aviones y motores ingleses, franceses, alemanes, etc.

Podrá usted examinar con detenimiento aeroplanos e hidroaviones

Motores de 1.000 a 60 C. V.

Aparatos desde la minúscula avioneta particular hasta el trimotor gigante para viajeros y equipaje; desde el monoplaza militar de caza hasta el avión gigante de bombardeo

Se presentarán por primera vez numerosos aviones que hasta el presente ha mantenido en secreto el Ministerio del Aire inglés y que acaban de ser puestos en servicio

Los mejores aviones salen de la mejor Fábrica

El avión de observación
y de bombardeo

El POTEZ 25

La „limousine“ de los
grandes correos

El avión sanitario
(para 3 heridos acostados)

El POTEZ 29

La „limousine“ de lujo
de 6 asientos

El POTEZ 32

El avión de turismo,
biplaza,

El POTEZ 36

Sociedad de Aeroplanos Henry Potez

Oficinas en París:
14, RUE DE MARIGNAN

Teléfonos:
Elysées 59-19 y 32-62



FÁBRICA Y AERÓDROMO
EN
MÉAULTE - SOMME

R. C. Peronne 49-75

Société Française Fabrication Aéronautique

79, route de Saint Cloud RUE L (Seine & Oise)

S. A. R. L. Capital: 560.000

Aviones y motores de todas
marcas francesas y extran-
jeras.

Motores en estrella de enfria-
miento por aire: 45, 75 y 120
caballos-vapor.

Piezas para aviones y mo-
tores.

Grupos marinos.

Instrumentos de a bordo.

Accesorios en general para
Aviación y canoas.

le document aéronautique

Le dará una notable documentación acerca de
todo lo que se escribe, se hace y se inventa en la
Aeronáutica mundial

Publicación mensual; el número: 4 francos
Abono de un año: 40 francos

Le Document Aéronautique
65, Faubourg Poissonnière. - PARIS, 9^e

Rivista Aeronautica

Revista mensual ilustrada publicada por el Ministerio de Aeronáutica
ROMA. Via Agostino Depretis, 45 A

*Estudios sobre la guerra aérea y sobre
Aeronáutica. - Informaciones internacio-
nales de carácter militar, científico y
comercial*

Precio de la suscripción: año 150 liras
— del número 20 —

ciones para la Caja, formulando los asientos que hayan de figurar en los libros principales.

Compete al interventor, por delegación del presidente del Tribunal Supremo de la Hacienda pública, fiscalizar las operaciones conforme a las normas del presente Reglamento.

Además de los funcionarios mencionados, tendrá la Caja el personal auxiliar necesario, adscribiéndose a cada servicio el que su puntual desempeño requiera.

Custodia y situación de los fondos

Art. 7.º Los fondos se encontrarán en una de las situaciones siguientes:

1.ª En el Banco de España, en una cuenta corriente a nombre de "Caja del Tráfico Aéreo Nacional".

2.ª En cuenta corriente en alguna otra entidad bancaria, cuando así lo acuerde el vicepresidente, por ser conveniente para las necesidades del servicio, con el mismo título.

3.ª En la Caja de la Tesorería.

Art. 8.º Todos los ingresos se efectuarán en metálico en la Caja de la Tesorería, o bien mediante entregas en el Banco de España o en sus sucursales, o excepcionalmente en alguna entidad bancaria a falta de aquélla, donde se tenga cuenta corriente, para su abono en la misma; las entidades que lo efectúen remitirán a la oficina de la Caja el resguardo definitivo entregado por el Banco para su canje, por el que deberá librar la Caja.

Art. 9.º La Caja de la Tesorería sólo contendrá los fondos que, a juicio del vicepresidente, sean necesarios para las atenciones del momento, y estará provista de dos llaves diferentes, que conservarán en su poder el contador y el tesorero, como claveros de la misma, que serán los únicos responsables de su custodia.

El último día hábil de cada mes se verificará arqueo por los claveros, que levantarán acta de su resultado. Dicho arqueo será presenciado por el vicepresidente o un delegado de él y por el interventor, que autorizarán el acta en unión de los claveros.

Ordenación de pagos

Art. 10. La ordenación de los pagos corresponde al vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica, previo acuerdo por el mismo salvo en aquéllos que sean atenciones periódicas de personal o material, que podrán ser satisfechas sin acuerdo especial en vista de sus justificantes.

Cuando las circunstancias lo requieran, podrá el vicepresidente acordar la entrega de cantidades, a justificar en un plazo que en el propio acuerdo se determinará.

La preparación de los acuerdos para ordenación de pagos corresponde a la oficina de la Caja, informando previamente a la resolución el interventor.

De la forma de verificar los ingresos y pagos

Art. 11. Los ingresos que se efectúen directamente en la Caja, tendrán lugar mediante mandamiento expedido por el vicepresidente, en el que se expresará su cuantía y aplicación, figurando en el documento la toma de razón del contador, el "Intervenido" del interventor y el "Recibí" del tesorero.

Dichos mandamientos serán talonarios y tendrán una parte destinada a resguardo del ingreso, que será igualmente autorizada por el tesorero, interventor y contador y se entregará a la persona que lo verifique.

Mediante análogos documentos se formalizarán los ingresos efectuados en

los Bancos para abono en la cuenta corriente de la Caja del Tráfico Aéreo Nacional, siendo preciso para que se expida el correspondiente resguardo, la presentación en las oficinas de la Caja del definitivo de la suma ingresada, que se unirá al mandamiento.

Art. 12. Los pagos se realizarán materialmente por la Caja, cuando así convenga y, en otro caso, tendrán lugar mediante talones contra las cuentas corrientes de la misma en los Bancos, cuya entrega al interesado significa para la Caja el pago de la obligación contraída.

En cualquiera de los dos casos precederá a la entrega material de fondos o del talón de cuenta corriente el mandamiento de pago expedido por el vicepresidente. Dichos mandamientos expresarán la cuantía y aplicación del pago y la forma en que habrá de efectuarse, figurando en él la toma de razón del contador, el "Intervenido" del interventor y el "Recibí" de la persona o entidad a cuyo nombre vaya expedido, que en el caso de que el pago se efectúe en un talón de cuenta corriente deberá hacer constar esta circunstancia con el número del talón y Banco.

Los talones de cuentas corrientes se autorizarán por el ordenador de pagos, el tesorero y el interventor.

El perceptor acreditará su personalidad a satisfacción del tesorero, con las garantías que haya establecido la oficina de Caja.

Art. 13. Para proveer de efectivo metálico a la Caja se expedirá la orden a favor del tesorero, el cual, una vez hecho efectivo el cheque en la cuenta corriente respectiva, verificará el ingreso de la misma suma y en el mismo día en la mencionada Caja. El resguardo de este ingreso será el justificante que se una a la orden de salida de fondos de la cuenta corriente.

Art. 14. Para el traslado de fondos de la Caja de metálico a cualquiera de las cuentas corrientes se extenderá la orden de salida a favor del tesorero, quien cuidará de hacer el ingreso en el mismo día y lo justificará con el oportuno resguardo de entrega, que se unirá a la referida orden.

De la contabilidad

Art. 15. La contabilidad de la Caja del Tráfico Aéreo Nacional se llevará por el sistema de partida doble, con arreglo a las prácticas mercantiles.

Art. 16. Mensualmente se hará el balance ordinario, y además podrán hacerse en todo momento los balances extraordinarios que ordene el vicepresidente.

Será obligatorio hacerlo cuando cesen en sus cargos el vicepresidente, el interventor, el contador o el tesorero, o cuando cualquiera de los referidos funcionarios sea transitoriamente substituído por caso de ausencia o enfermedad.

Art. 17. Siempre que se haga balance se comprobarán los saldos de las cuentas corrientes de los Bancos, y cuantas veces sea preciso, por el documento de conformidad facilitado por el establecimiento.

Art. 18. Mensualmente se formará un resumen de ingresos y pagos en el que se consignarán como cargo las existencias en la Caja de metálico y las que resulten en las cuentas corrientes, más todos los ingresos habidos, por grupos de conceptos; en la Data se especificarán por Agrupaciones o motivos de gastos durante el mes todas las sumas invertidas; la diferencia representará el saldo en fin de cada mes.

Art. 19. Al terminar el año se redactará un balance general, que, después de aprobado por el Consejo Superior de Aeronáutica, se remitirá directamente al Tribunal Supremo de la Hacienda pública, acompañado de los desarrollos y estados que sean necesarios para juzgar debidamente la situación que refleje.

Madrid, 17 de junio de 1929.—Aprobado por S. M.—*Miguel Primo de Rivera y Orbaneja*.

Ecos e informaciones

ÁFRICA DEL SUR

Servicio aéreo entre el Cabo y el Rand y Johannesburgo

Con el apoyo financiero del Gobierno y de Empresas privadas hay proyectados servicios aéreos entre el Cabo y diferentes centros importantes del África del Sur. Se trata, en primer término, de enlazar el Cabo al Rand y a Johannesburgo, y emplear a tal fin aviones americanos, especialmente un trimotor enteramente metálico para esta última línea.

ALEMANIA

Instalación de cuatro aeródromos alrededor de Berlín

Después de haber adquirido últimamente los terrenos necesarios para el arreglo de aeródromos en Britz y en Staken, la ciudad de Berlín ha entablado negociaciones a fin de adquirir también el terreno de Adlershof, de manera que con el puerto aéreo central de Tempelhofer Feld, la ciudad de Berlín dispondrá de cuatro aeródromos que serán utilizados para los siguientes usos:

El Tempelhofer Feld seguirá utilizándose para los transportes aéreos en avión; el de Staken para los futuros servicios en dirigibles; el de Britz para la Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, y Adlershof para los aviones de deporte y, al mismo tiempo, para la industria aeronáutica.

El próximo viaje del „Conde Zeppelin“ al Polo Norte

Se ha celebrado, en Berlín, una conferencia entre el explorador noruego Nansen, el profesor Sverdrup y los representantes de la Casa Zeppelin, decidiéndose que el viaje del *Graf Zeppelin* al Polo Norte se efectúe en abril de 1930. Los proyectos de Nansen relativos a la expedición han sido aprobados por unanimidad. Se elegirá como base en Alaska Fairbanks y la salida será del Norte de Noruega. Sin embargo, no se tomará resolución alguna definitiva hasta principios de 1930, aun cuando se va a comenzar dentro de algunos meses a erigir mástiles de amarre en el Norte de Noruega y en Alaska.

La finalidad del viaje, según los proyectos de Nansen, es definir los límites del mar polar (en agua libre). Se harán esfuerzos encaminados también a determinar el emplazamiento de la tierra polar, lo que el general Nobile no consiguió hacer. Otra misión importante consistirá en aterrizar en el mismo Polo. Varios ensayos de aterrizaje han sido efectuados a este fin.

Partiendo del Norte de Noruega, el *Conde Zeppelin* sobrevolará la costa americana y pasarán, al regreso, a lo largo de la costa siberiana, cuyo alzado se hará con ayuda de la fotografía aérea. La expedición completa durará tres semanas, y en ella tomará parte cierto número de sabios.

AMÉRICA CENTRAL

La expansión alemana en América Central

A consecuencia de las negociaciones entre Colombia y los Estados Unidos, que han finalizado con la autorización para los aviones de todos los países para sobrevolar la zona del Canal, autorización de la que, aparte las Compañías americanas, la única que se encuentra actualmente en estado de beneficiarse y aún le durará ello mucho tiempo, es la Sociedad Colomba-Alemana de Transportes Aéreos (Scadta).

Esta última, que muy recientemente obtuvo de los Estados Unidos y después de la República de Panamá el permiso para establecer una línea comercial regular entre Barranquilla y Cristóbal Colón, inauguró el 17 del pasado mes el servicio con dos de sus aviones, que hicieron, respectivamente, los vuelos en ocho y diez horas.

A lo que parece la autorización a la Scadta, y, por tanto, a los aviones de todos los países para sobrevolar la zona del Canal y aterrizar en ella no ha sido dada sino porque los Estados Unidos tenían necesidad de establecer escalas en Colombia para sus líneas aéreas procedentes del Istmo y encaminadas a las diversas repúblicas de la América del Sur.

Si se ha dado esta autorización ha sido, sin duda, bajo ciertas condiciones, especialmente la de que la Scadta no extendiese su red hacia la América Central. Y, de hecho, hasta ahora, la Scadta no ha hablado de ningún proyecto de línea más al Norte, pero en cambio anuncia que, habiendo obtenido la autorización para establecer un servicio con Curaçao, donde posee terrenos y hangares, piensa también ir a Venezuela, y que estando ya unida por una línea con el Ecuador prolongará ésta inmediatamente hacia el Sur hasta Paíta y Galleo en el Perú, de donde no tendrá más que dar un paso para alcanzar, en Valparaíso, el ferrocarril transandino.

BÉLGICA

El VII Concurso Internacional de aviones ligeros

Las pruebas del VII Concurso Internacional de aviones ligeros y de turismo, organizado por el Aero Club Real de Bélgica, se desarrollarán en el aeródromo de Bruselas-Evers, los días 26, 27, 28 y 29 de septiembre de 1929.

ESPAÑA

Nuevas experiencias del autogiro „Cierva“

El día 25, a última hora de la tarde, se verificaron, en el aeródromo de Getafe, nuevas demostraciones del autogiro „Cierva“. Estas pruebas, ofrecidas por el Sr. La Cierva a sus consocios del Aero Club, fueron de las más interesantes que se han realizado. Las presenciaron, entre otras personalidades,

el general Soriano, los tenientes coroneles La Llave, Barrera y Pruneda, el presidente del Aero Club, conde de San Luis; los aviadores Barrón, Ansaldo, Spencer, Sousa y otros; los constructores Sres. Ortiz Echagüe y Loring; y numerosos socios del Aero Club.

No obstante el fuerte viento y la amenaza de tormenta, a las siete y diez apareció sobre el aeródromo de Getafe el autogiro, que tomó tierra muy próximo al público y casi sin rodar.

En seguida, el aviador Rambaud, llevando como pasajero al Sr. Moreno Caracciolo, realizó un brillante vuelo; más brillante aún, por ser la cuarta vez que el Sr. Rambaud volaba en el autogiro. Llamó la atención de los reunidos la precisión del aterrizaje.

Luego, pilotado por su inventor, que llevaba a bordo al teniente coronel La Llave, realizó un nuevo vuelo, y después de evolucionar tomó tierra, cayendo en completa vertical.

El tercer vuelo lo hizo el Sr. Rambaud llevando como pasajero al presidente del Aero Club.

Entre otras pruebas realizó la de quedarse inmóvil a favor del viento sobre la misma vertical de los espectadores.

El autogiro quedó en el aeródromo de Getafe, donde continuarán las experiencias.

El aeropuerto de Madrid

La Comisión encargada de elegir el lugar donde ha de instalarse el aeropuerto de Madrid ha aceptado la proposición presentada por varios propietarios del pueblo de Barajas.

El terreno forma una planicie de 162 hectáreas en las inmediaciones de dicho pueblo, y tiene comunicación con Madrid por las carreteras de Rejas y Ajalvir. Se halla inmediato a la estación ferroviaria de San Fernando y a 12 kilómetros de Madrid.

El aeropuerto será el punto de enlace de las líneas aéreas regulares que han de partir de Madrid hacia las más importantes ciudades españolas, y que nos pondrán en comunicación con las líneas generales de Europa.

Se le dotará de todos los elementos necesarios para ponerlo al nivel de sus similares de Europa.

Una vez terminadas las faenas agrícolas y recogidas las cosechas, el campo podrá ser habilitado.

FRANCIA

Las características del proyecto de presupuesto para 1930

El proyecto de presupuesto del Aire para 1930 presenta, en relación con el presupuesto de 1929, un aumento sensible. El aumento es debido a las leyes dadas para mejorar la suerte del personal y a las instalaciones de servicios.

El alza de los precios exige un suplemento de 30 millones, de los que cerca de la mitad serán destinados a asegurar a las tropas la provisión de combustible, cama y vestido.

Los principales aumentos interesan además a la Aeronáutica mercante, los Servicios Técnicos, la Aeronáutica colonial y la Aeronáutica marítima y militar.

En lo que concierne a la Aeronáutica mercante, el alza de 45 millones atañe esencialmente:

A la infraestructura de las líneas cuya puesta en punto es un elemento esencial de la seguridad. Tales son el balizaje de día y de noche, la red radio, las instalaciones telefónicas y eléctricas, las disposiciones e instalaciones, la compra del material de red.

El desenvolvimiento de las líneas existentes y la intensificación del tráfico (especialmente en lo que concierne al enlace con Argelia-Túnez, con Siria, por Grecia, y con Inglaterra y Alemania, la América del Sur).

La creación de líneas nuevas destinadas a lograr el enlace con nuestras colonias: Indochina y Congo.

Los servicios nocturnos.

En lo que concierne a los Servicios Técnicos, el aumento está completado por la obligación de hacerse cargo de 150 millones de gastos pagaderos en 1931. El esfuerzo del Ministerio del Aire se ha conducido, en primer término, a la Seguridad, por la creación de una Comisión Superior y un Servicio Central encargados de centralizar toda la documentación relativa a los accidentes aéreos y de buscar todos los medios técnicos para suprimirlos.

Está igualmente previsto el perfeccionamiento de la construcción por la creación de una Escuela Superior de Aeronáutica soberbiamente dotada de utilaje la creación de un Instituto de Mecánica de los Flúidos, en la Sorbona, de una cátedra experimental en el Colegio de Francia y, ulteriormente, de una Escuela de dibujantes para la construcción aeronáutica.

Además de una rápida mejora de la construcción bajo el cuádruple punto

de vista de la seguridad, de la calidad, de la potencia y del precio, el ministro proyecta una descentralización progresiva de las industrias aeronáuticas, permitiendo descongestionar las inmediaciones de la capital, perfeccionando sensiblemente su utilaje; descentralización acompañada de una concentración de ciertas Casas y especialmente de las Casas de avionería.

A esta mejora de la construcción corresponderá una política de las primeras materias, susceptible de permitir un aprovisionamiento más fácil y más rápido.

El „record“ del Mundo de velocidad ha sido batido con más de 188 Kilómetros por hora de media

Los comandantes Giner y Weiss acaban de lograr su intento de *record* de velocidad de los 5.000 kilómetros sobre un aparato con motor „Hispano-Suiza“ de 600 C. V. El avión estuvo en el aire veintiséis horas, treinta y cuatro minutos y cincuenta y cinco segundos, lo que da una velocidad media de 188,310 kilómetros por hora, al paso que el antiguo *record* detentado por Ferrarin y Del Petre no era más que de 139 kilómetros.

Al mismo tiempo, los aviadores Giner y Weiss batieron el *record* francés en circuito cerrado, detentado por Bossoutrot, con 3.400 kilómetros.

Los puntos de viraje eran Etampes, Chartres y Orleáns.

Las comunicaciones con tierra se aseguraron con el lanzamiento de mensajeros lastrados y fanales. Es el método más sencillo para tener a los inspectores y oficiales al corriente de todo.

La *performance* realizada honra de un modo extraordinario a la Aviación francesa.

El Congreso del Aero Club de Francia ha decidido la creación de una Federación Nacional Aeronáutica

El Congreso de las Sociedades afiliadas al Aero Club de Francia, después de haber rendido un homenaje al Aero Club por su obra pasada, y deseoso de proseguir con él una obra cordial y fecunda, ha decidido:

Que la Federación actual de las Sociedades afiliadas se convierta en Federación Nacional Aeronáutica, y que la Comisión permanente actual de las Sociedades afiliadas, eventualmente alargada y constituida en Comité provisional de la Federación Nacional emprenda la redacción de los Estatutos de esta nueva Federación, atribuyéndoles los fines definidos por las conclusiones de la ponencia G. Sardier, y que son:

Establecer entre las Sociedades aeronáuticas adheridas un enlace íntimo, fecundo, actuante, centralizando sus esfuerzos al propio tiempo que les deje su autoridad.

Facilitar su acuerdo según sus fines y medios propios para el cumplimiento de este programa, para el reparto de las zonas de influencia entre los Aero Clubs regionales para el enlace entre éstos y las Sociedades nacionales y para el reclutamiento de sus miembros respectivos.

Centralizar los esfuerzos hechos en favor de las víctimas del aire y no dejar subsistente más que una Caja de Socorros: la Caja de Socorros de la Aeronáutica existente, cuya acción será así singularmente reforzada, y que podría contener subdivisiones particulares: viudas, huérfanos, mutilados y aun huelga.

Por una permanencia competente y especialmente organizada, estar siempre en condiciones de dar a las Sociedades adheridas todas las informaciones y todos los apoyos necesarios para facilitar su tarea, con frecuencia difícil; buscar, preparar y difundir la documentación general susceptible de interesar la actividad particular de las Asociaciones.

En fin: conforme a las directivas del ministro del Aire, administrar, bajo su inspección, la Caja común de propaganda y repartir los fondos entre las Sociedades adheridas sobre las bases definidas por el ministro.

Quedando bien entendido que los poderes deportivos del Aero Club de Francia permanecen fuera de toda discusión.

El Congreso ha emitido el voto de que el Comité someta, en un plazo de seis meses, el proyecto de los estatutos definitivos a un nuevo Congreso, al cual sefán convocadas todas las Sociedades adheridas.

INGLATERRA

Extensión hasta Delhi del servicio aéreo Londres-Karachi

Una Compañía de navegación aérea, la Indian Airways Limited, ha sido encargada de asegurar la explotación del trozo Karachi-Delhi, y será subvencionada por el Gobierno de la India, con la reserva de que el capital sea indio y que los elementos indios dominen en el personal de la Dirección. El servicio

semanal Karachi-Delhi, que pondrá Delhi a ocho días de Londres, será, en un principio, creado para asegurar la correspondencia con la línea Londres-Karachi, de la Imperial Airways. Luego, esta línea se prolongará hasta Calcuta.

El servicio inglés de Londres a Calcuta tendrá una competencia seria en el servicio holandés de Amsterdam a las Indias neerlandesas. Por esta última ruta, es decir: pasando por Amsterdam, Praga y Constantinopla, los viajeros procedentes de Londres podrán alcanzar Karachi más rápidamente que tomando el servicio de la Imperial Airways.

El servicio holandés se inaugurará en el próximo mes de agosto.

La Exposición Aeronáutica Internacional de Londres

La VII Exposición Aeronáutica Internacional de Londres abrirá sus puertas el 16 del corriente julio, por un período de diez días.

El príncipe de Gales, que patrocinará esta Exposición, procederá también a inaugurarla.

Además, el ministro del Aire británico, como prueba del interés que concede a dicha Exposición, ha tomado sus disposiciones para que la fiesta aérea anual de la Royal Air Force sea aplazada hasta el 13 de julio, para que se celebre tres días antes solamente de la apertura del Salón.

ITALIA

El tráfico aéreo en enero de 1929

Véanse los resultados del tráfico aéreo en la red italiana durante el mes de enero de 1929: Longitud total de la red explotada, 8.342 kilómetros; kilómetros recorridos, 150.241; pasajeros-kilómetros, 274.696; correo y periódicos, 780.394 kilogramos; equipajes, 4.338.470 kilogramos-kilómetros; flete, 3.813.583 kilogramos-kilómetros.

La disposición de los puertos aéreos

El aeródromo de Venecia (Lido), en el cual aterrizan los aviones de la línea Viena-Venecia-Roma, estará, dentro de poco, balizado con tubos de neón para los vuelos de noche.

En Milán se creará un puesto para hidroaviones de manera que los hidroaviones de la línea Trieste-Génova no amaren en Pavia, sino en Milán. El aeródromo terrestre y el puerto para hidroaviones, distante el uno del otro tres kilómetros, serán unidos por un camino especial. El puerto para hidroaviones comprenderá un estanque artificial de 2.500 metros de largo por 200 de ancho, orientado en la dirección Norte-Sur. Se ha proyectado, igualmente, la instalación de un estanque orientado en la dirección Este-Oeste, pero este proyecto entrará más tarde en vía de realización.

En Florencia se debe disponer un nuevo aeródromo a lo largo de la autoestrada que conduce al mar.

Reorganización del Aero Club de Italia

La reorganización del Aero Club de Italia, que acaba de emprenderse ahora, tiende a crear un organismo de propaganda poderosamente centralizado, habiéndose renunciado a crear Aero Clubs regionales. Los Aero Clubs provinciales, constituidos por un Consejo de Honor, un Directorio, una Sección de aviadores y una Sección de adheridos, tomarán bajo su dependencia las Secciones instituidas en todos los Ayuntamientos de la provincia.

Los Aero Clubs provinciales funcionarán en Turín, Génova, Milán, Padua, Fiume, Livorno, Roma y Nápoles.

MÉJICO

Servicio aepostal mejicano entre Nuevo Laredo y Méjico

Un nuevo servicio aerpostal puede actualmente utilizarse entre Nuevo Laredo, en la frontera de Méjico, y los Estados Unidos y Méjico. Corresponde con la línea aérea de Nueva York a Nuevo Laredo.

Asegura el transporte de la correspondencia de todas las categorías ordinarias y certificadas, excepto los paquetes, en las condiciones usuales. Los paquetes expedidos de Inglaterra para ser transmitidos por este servicio deben satisfacer, anticipadamente, una sobretasa aérea de un chelín y dos peniques. Esta sobretasa comprende el coste de transmisión por el aire a los Estados Unidos.

PERSIA

Línea Bagdad-Teherán

El Gobierno del Irak acaba de autorizar a la Compañía alemana Junkers

para prolongar la línea aérea que finaliza en Teherán, hasta Bagdad, a fin de establecer el enlace con los servicios de la Imperial Airways. El primer enlace ha sido realizado en abril. Se ha hecho un contrato de un año con la Casa Junkers, que percibirá una sobretasa postal, pero no recibirá ninguna prima kilométrica.

PERÚ

Resultados de la explotación de la Compañía Pemorán Airways Co.

La Compañía de navegación aérea Compañía Peruvian Airways Co., de Linn, que ha inaugurado, el 13 de septiembre de 1928, un servicio aéreo, anuncia que ha transportado, hasta el 31 de diciembre de 1928, 125 pasajeros y recorrido 5.000 kilómetros, efectuando, además, diferentes tomas de fotografías.

SUECIA

¿Cómo concebir el correo aéreo internacional?

A consecuencia de la reciente Conferencia postal de Copenhague, el director de Correos de Suecia hizo esta declaración sobre las posibilidades de la Aviación postal en el orden internacional:

“—No había que contar jamás—dijo—con un correo aéreo puramente na-

cional, porque, salvo en lo que concierne al Alto Nortland, es inútil crear un servicio postal aéreo entre poblaciones que pueden ser reunidas en una noche por ferrocarril. Importa, sobre todo, que las cartas puestas por la tarde en el correo, después de cerrar las oficinas, lleguen a su destino a la mañana siguiente; el correo aéreo no tiene razón de ser más que en el caso de que por vía férrea se exceda ese plazo. Importa, en suma, que una carta de Estocolmo llegue a la mañana siguiente a París y no que haga el viaje en algunas horas a Malmö. La cuestión debe examinarse desde el punto de vista técnico, pero también desde el económico. Las tarifas postales ordinarias son insignificantes en comparación con las indemnizaciones a pagar a las Compañías de navegación aérea. Así, el viaje aéreo Estocolmo-París-Londres costaría más que todo lo que el correo recibe para el tráfico al extranjero.”

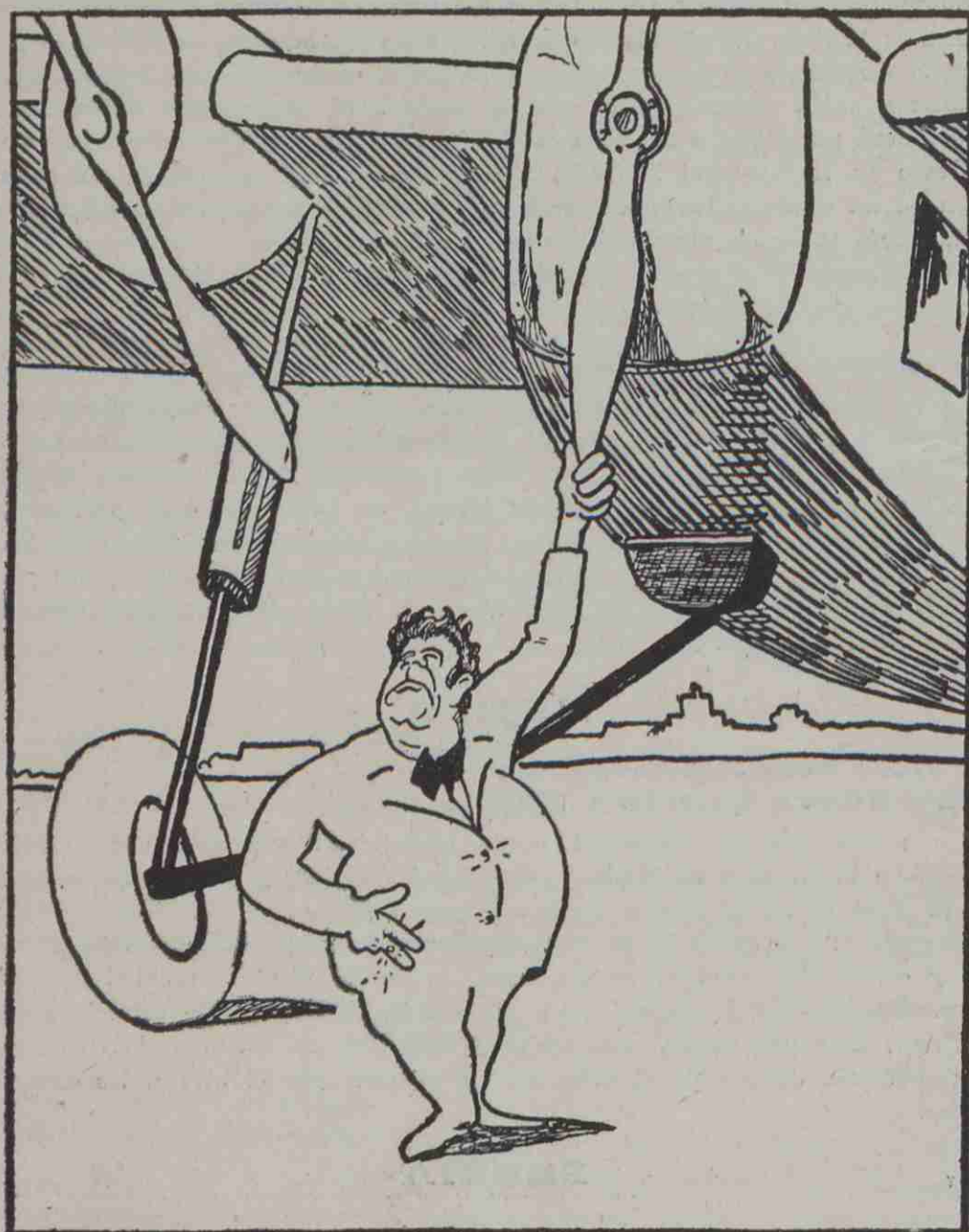
A pesar de estas dificultades, el director de Correos de Suecia no duda que el correo postal nocturno no se haga económicamente soportable para su administración; pero hasta el presente, hay que reconocerlo, el público sueco está poco dispuesto a pagar la sobretasa necesaria.

Ensayos de vuelos postales de noche han sido organizados, sin embargo, en los cuatro países escandinavos. Un avión sale de Estocolmo por la tarde, después de la llegada del avión de Helsingfors para transportar rápidamente el correo hacia Amsterdam-Londres-París-Berlín-Viena y Roma. Como puede verse, el interesante problema de la parte aérea está en estudio en la mayoría de los países.

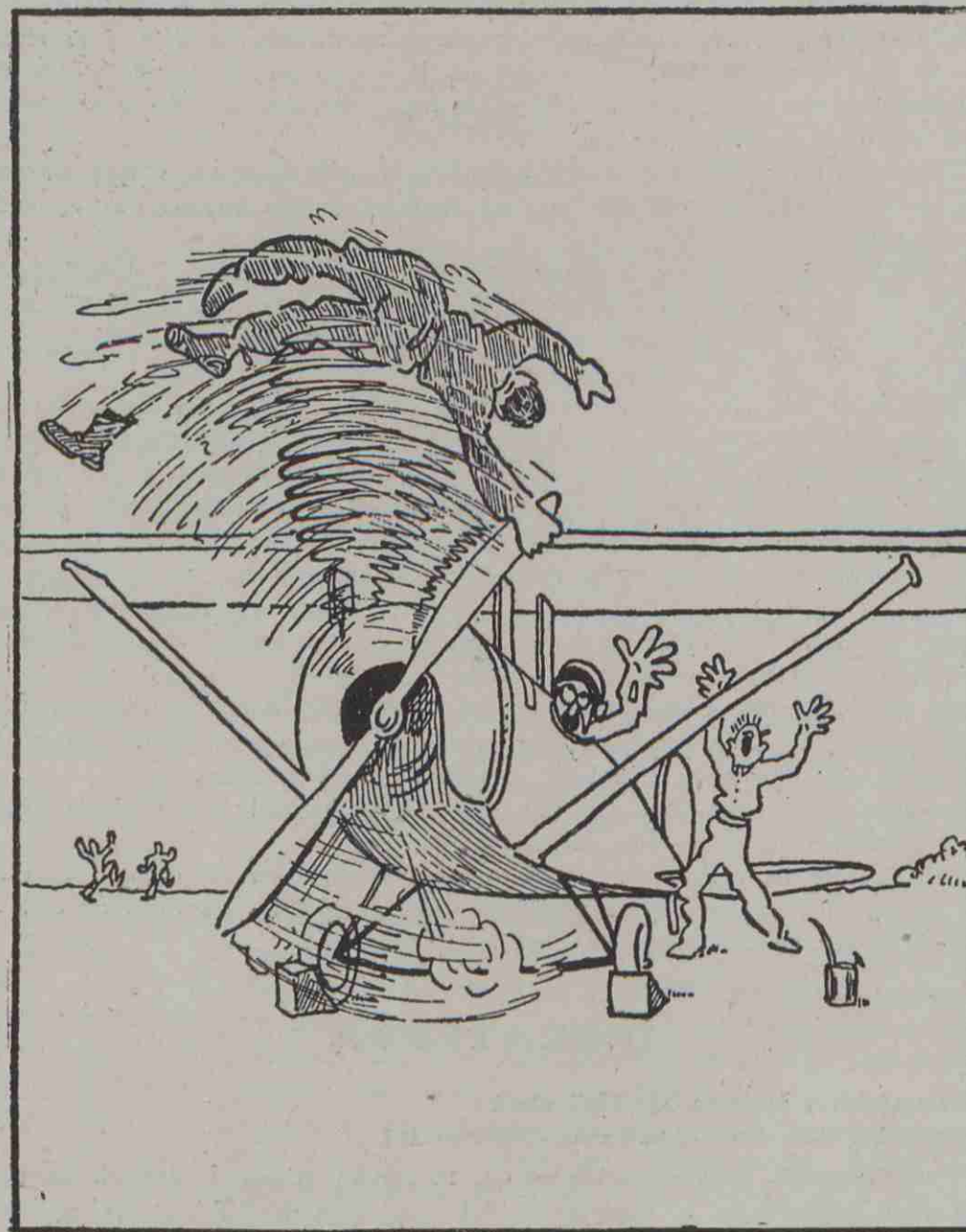
En este respecto, la apertura reciente de la línea francesa Burdeos-Ginebra, donde el tráfico postal aéreo se encontrará combinado con el tráfico ferroviario permitirá obtener importantes y preciosos datos para resolver el importante problema del correo aéreo internacional.

LA AVIACIÓN VISTA POR LOS HUMORISTAS

Dibujos de Ernst Udet (Luftige Karikaturen). Ediciones Wilhelm Kolk, en Berlín



Fotografía

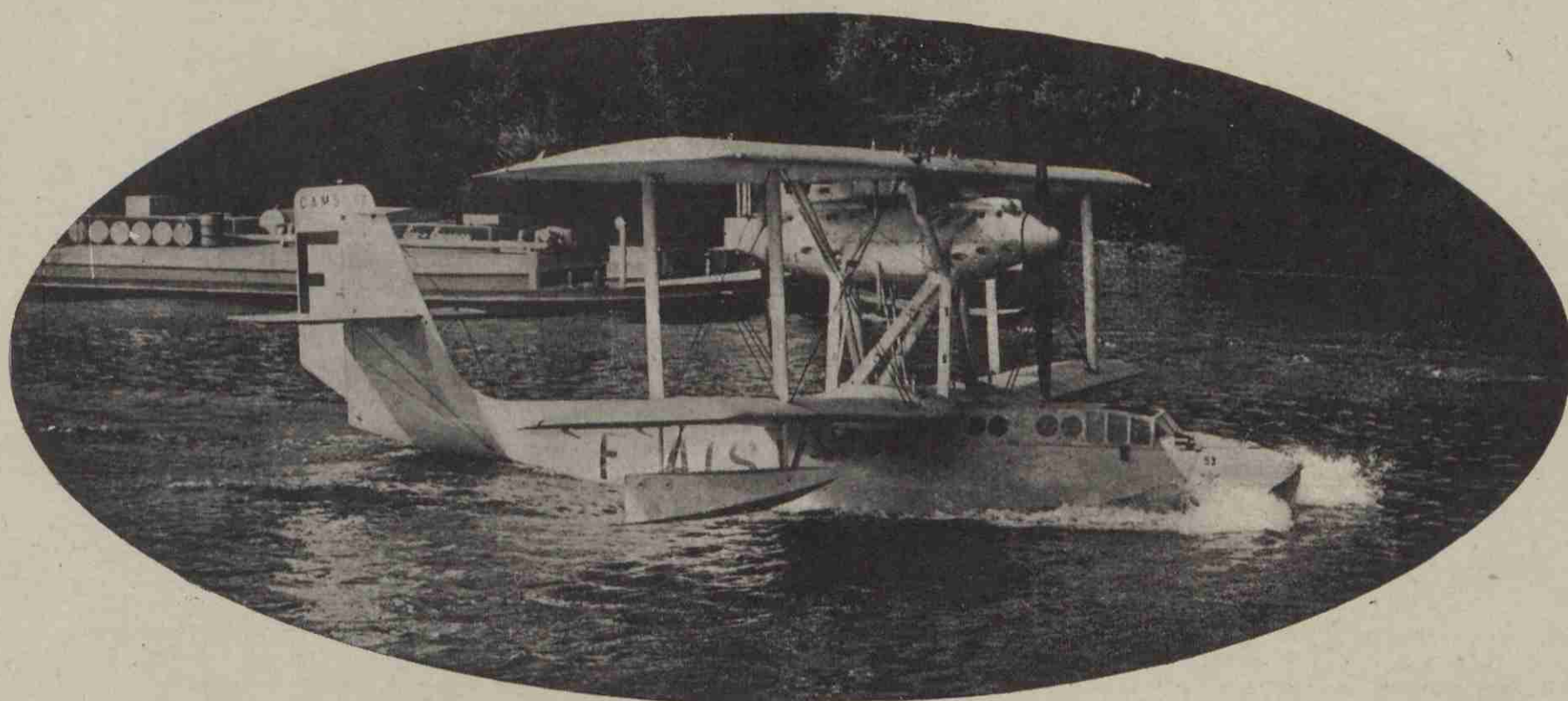


Un accidente

CHANTIERS AERO-MARITIMES DE LA SEINE

HIDROAVIONES

C. A. M. S.



C. A. M. S. 53

**Hidroavión C. A. M. S. 53, actualmente en servicio
:-: en las principales Compañías aéreas francesas :-:**

TRANSPORTES POSTALES O DE PASAJEROS

Este aparato está provisto del CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD de 1.^a Categoría

**Hidroaviones C. A. M. S.
en servicio de las Marinas
francesas y extranjeras**

C. A. M. S. 46:

C. A. M. S. 37:

C. A. M. S. 55:

Escuela.

Reconocimiento.

Bombardeo.

Domicilio social:

16, Rue d'Aguesseau

Teléf. Anjou 13-23 : - : PARIS

Las Fábricas en Saint DENIS (Seine)

3, Rue Pleyel & 104, Rue du Landy

Teléfono Nord 90-82 & 57-23

Aeropuertos:

SARTROUVILLE (Seine & Oise)

Teléfono 51

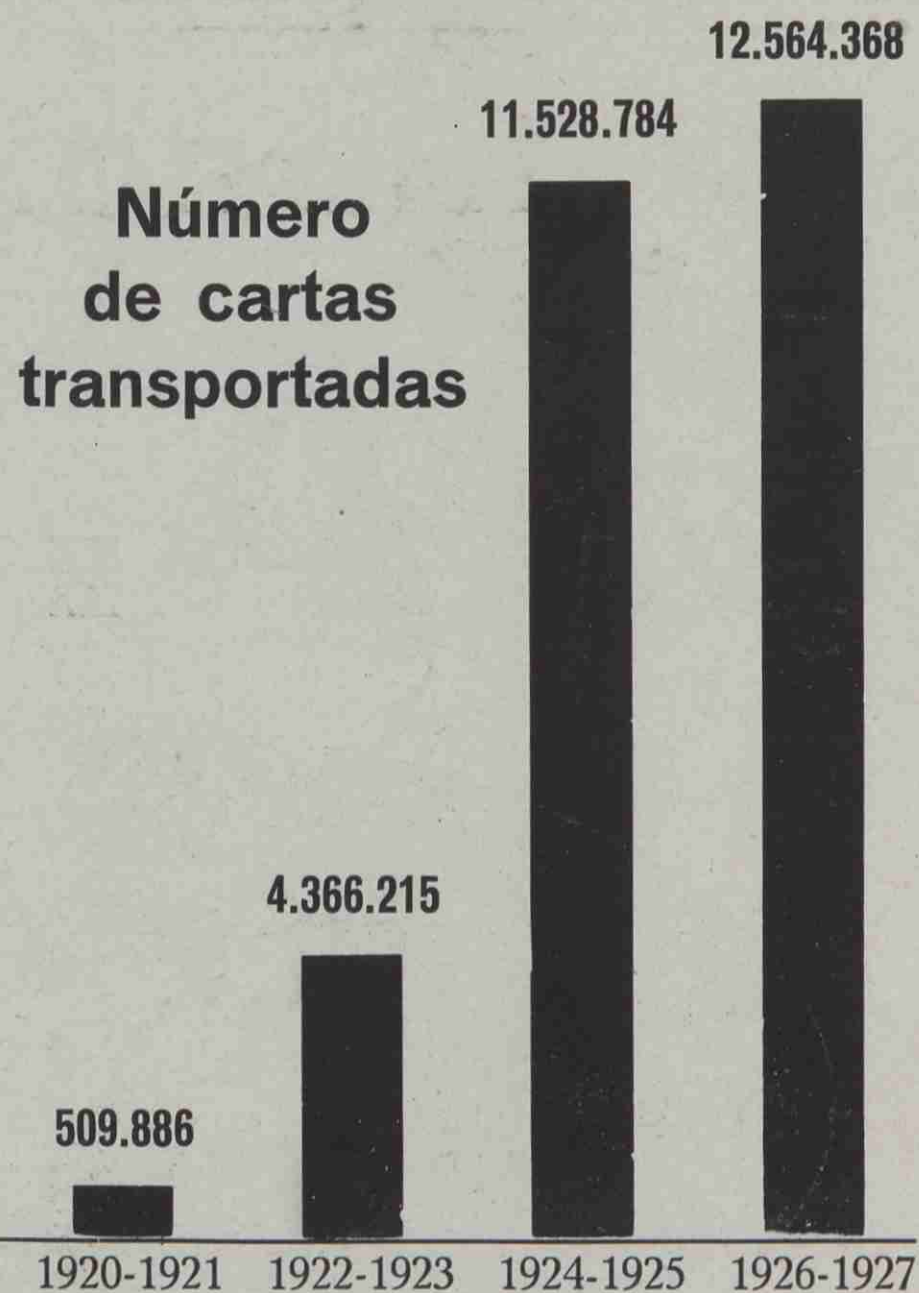
VITROLLES (Etang de Bérre)

Bouches du Rhône

Número de kilómetros recorridos



Número de cartas transportadas



COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE

Domicilio social: **PARIS. 92, Avenue des Champs Élysées**

Servicio diario

Direc. teleg.: **Aeropostal-París**

Tel. **52-03, 52-04 y 52-05**

Servicio semanal

Toulouse

ESPAÑA.—*Madrid*: Avenida Conde de Peñalver, 17.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Madrid.

Marsella

Barcelona: Paseo de Gracia, 19.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Barcelona.

Barcelona

Alicante: Paseo de los Mártires, 26.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Alicante.

Alicante

Málaga: Aeródromo del Rompedizo. Apartado de Correos, 110.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Málaga.

Málaga

BRASIL.—*Río de Janeiro*: Avenida Río Branco, 50.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Río Janeiro.

Casablanca

URUGUAY.—*Montevideo*: Avenida 18 de Julio, 968.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Montevideo.

ARGENTINA.—*Buenos Aires*: Calle Reconquista, 240.—Dirección telegráfica: Aeropostal-Buenos Aires.

(Los viernes)

Casablanca

Dakar

Río de Janeiro

Montevideo

Buenos Aires

Envíe sus cartas por avión

Para todos informes dirigirse a las oficinas de la Compañía